

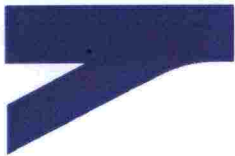
Lapinjärven taajamatien parantaminen

Seurannan yhteenveto



Lapinjärven taajamatien parantaminen

Seurannan yhteenveto



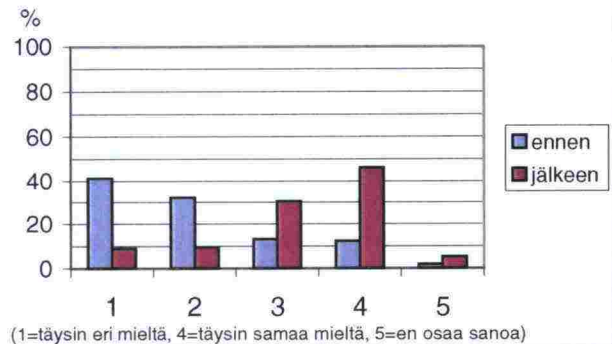
Lapinjärven taajamatien parantaminen. Yhteenveto. Tiivistelmä

Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus on parantunut

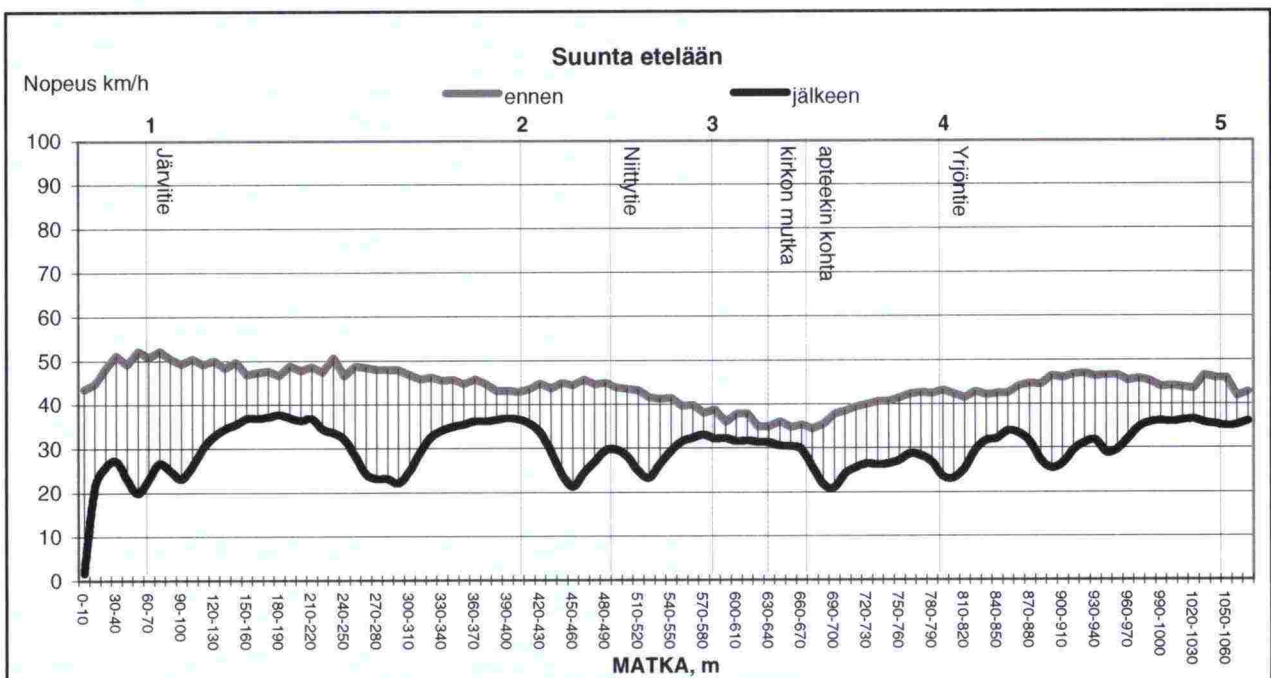
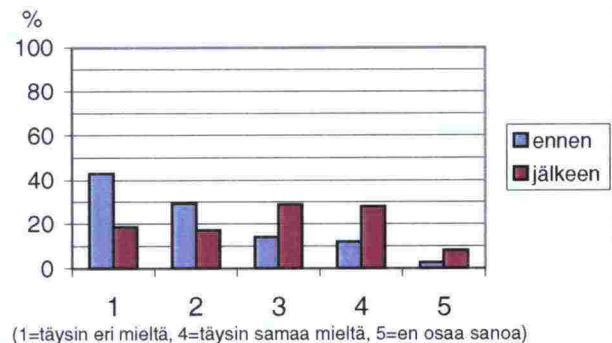
Lapinjärven taajamatien parantamisen keskeisimpänä tavoitteena oli erityisesti kevyen liikenteen turvallisuuden parantaminen. Aukkaiden mielestä jalankulun ja pyöräilyn turvallisuus on parantunut merkittävästi sekä tien suunnassa kuljettaessa että tietä ylitettäessä. Noin 70 % asukkaista pitää nykyisiä järjestelyjä turvallisina kevyen liikenteen kannalta. Aikaisempia järjestelyjä piti turvallisina vain noin 20 % asukkaista.

Autojen ajonopeudella on ratkaiseva merkitys kevyen liikenteen turvallisuudelle. Nopeuksien aleneminen vähentää onnettomuusriskiä. Ajonopeudet Lapinjärventiellä ovat laskeneet selvästi. Aikaisemmissa mittauksissa suurimmat nopeudet olivat yli 70 km/h. Nyt suurin havaittu nopeus oli noin 55 km/h. Keskinopeudet putosivat noin 10 – 15 km/h. Näin suuri keskinopeuden lasku merkitsee tutkimusten mukaan noin 20 - 40 % vähenemää onnettomuuksista. Ajonopeuksien aleneminen merkitsee onnettomuuksien vakavuusasteen pienenemistä. Jalankulkijan kuoleman todennäköisyys on 50 km/h ajonopeudella tapahtuvassa onnettomuudessa noin 40 %. Ajonopeudella 30 km/h kuoleman todennäköisyys on enää alle 10 %.

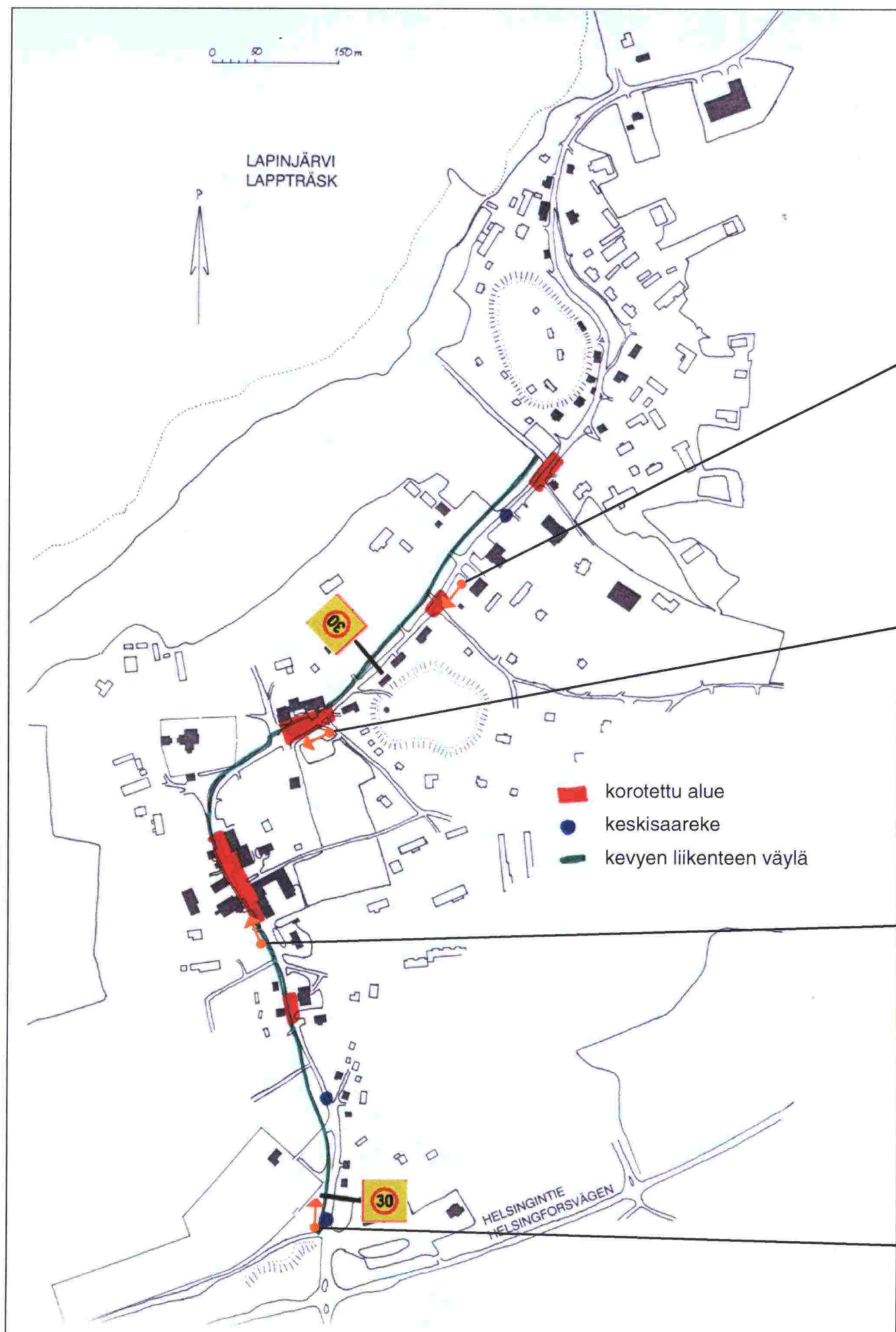
Jalankulun turvallisuus on hyvä
Lapinjärventien suunnassa



Pyöräilyn turvallisuus on hyvä
Lapinjärventiellä



Toimenpiteet



Taajamakuvan muutos - kuvaparit ennen-jälkeen



Välikaistalla säästetyt puut pitävät tietilan kohtuullisen levyisenä huolimatta uudesta aukosta puustossa. Pappilan kohdalla taajamatietä rajanneet puuaidat ovat valitettavasti kadonneet.



Hallintoaukion korotettu alue korostaa kunnantalon edustaa ja suojaa tietä ylittäviä jalankulkijoita. Pääsisäänkäynnille muodostuu selkeä etutila.



Tien pintaa laskemalla vanhan osuuskaupan sokkeli on saatu esiin. Julkisivun kunnostuksen jälkeen rakennus on komea kauppa-aukion portti.



Hautausmaan muuri näkyy muutoksen jälkeen hyvin Lapinjärventielle. Uudistettu taajamatie alkaa keskisaarekkeen kohdalta.

Lapinjärventielle rakennettiin kevyen liikenteen väylä ja ajonopeuksia rajoitettiin hidastein

Autoliikenteestä erotettu kevyen liikenteen väylä on rakennettu etelästä linja-autoaseman kohdalta keskustan läpi Järvitien liittymään asti tien länsireunalle. Kevyen liikenteen väylää on rakennettu yhteensä noin 1150 m. Kevyen liikenteen väylä on erotettu viherkaistalla ajoradasta tien eteläpäässä ja pohjoispäässä. Keskustassa ajorata on erotettu reunakivellä ajoradasta. Kauppaukion kohdalla kivitouru erottaa kevyen liikenteen autoliikenteestä. Erottelua on täydennetty pollareiden avulla. Kauppa-aukiolla pollareiden ja puomien avulla on erotettu pysäköinti kevyen liikenteen tilasta.

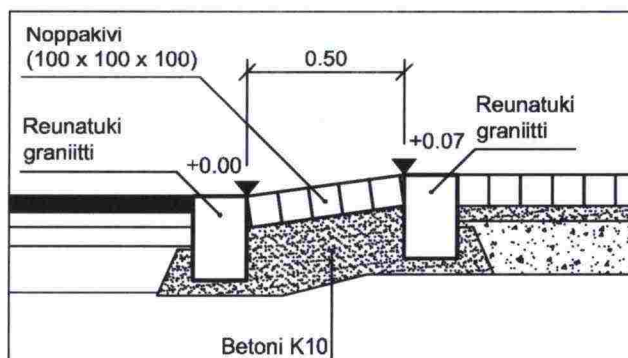
Autoliikenteen nopeuksia on hillitty nopeusrajoitusten ja näitä tukevien hidasteiden avulla. Taajama-alueella nopeusrajoitus on 40 km/h. Keskeisimmällä alueella nopeusrajoitus on 30 km/h. Alhaista nopeusrajoitusta on tuettu korotettujen alueiden avulla. Korotetut alueet ovat melko laajoja töyssymäisen vaikutelman vähentämiseksi. Korotettuja alueita on viisi:

- * entisen postin kohta
- * kauppa-aukio
- * hallintoaukio kunnantalon edustalla
- * Koulutien liittymä
- * Järvitien liittymä.

Korotusten viisteet oli suunniteltu linja-autoliikenteelle sovitettun mallin mukaisesti eli 7 cm korotus tehdään 50 cm matkalla.

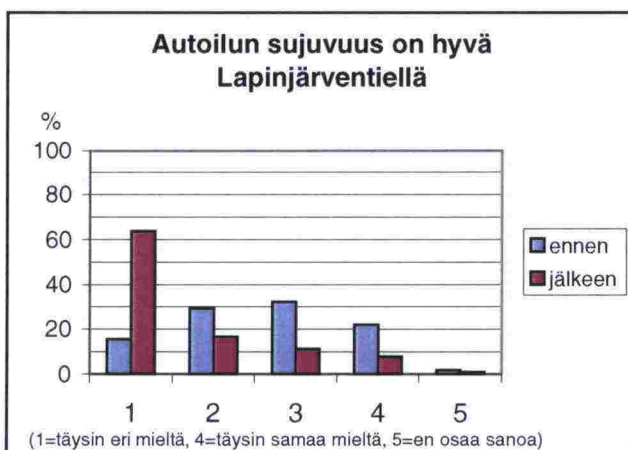
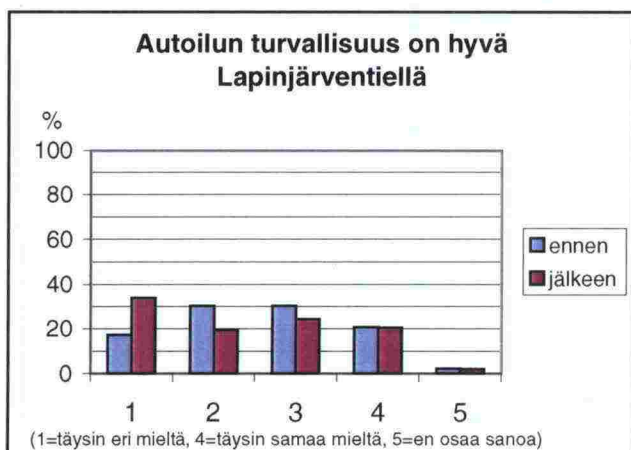
Ajoradan ylittämisen turvallisuutta on ajonopeuksien rajoittamisen lisäksi parannettu keski-
saarekkeiden avulla

- * linja-autoaseman kohdalla
- * kevyen liikenteen väylän ja Lapinjärventien risteämiskohdassa
- * koulun läheisyydessä.



Asukkaat kokevat autoliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden heikentyneen

Asukkaiden mielestä ajonopeuksien rajoittaminen ajoradan korotusten avulla on jonkin verran heikentänyt autoliikenteen turvallisuutta ja ennen kaikkea se on heikentänyt autoliikenteen sujuvuutta. Myös pysäköinti koetaan nykyisin aikaisempaa vaikeaksi ja autopaikkojen määrä riittämättömäksi. Tutkimuksen mukaan vapaita pysäköintipaikkoja liikkeen edustalla oli kuitenkin runsaasti. Alhaisempien ajonopeuksien (30 km/h tai 40 km/h) suosio on aikaisempaa suurempi. Nykyisin asukkaista noin 80 % pitää 30 km/h tai 40 km/h sopivana ajonopeutena. Aikaisemmin alhaisia nopeuksia piti sopivina noin 60 % asukkaista.



ALKUSANAT

Lapinjärven taajaman tie- ja liikennejärjestelyjen parantamisen tavoitteena oli erityisesti kevytliikenteen turvallisuuden parantaminen taajamaympäristöä kunniottaen. Uudet tiejärjestelyt toteutettiin vuonna 1998 ja viimeisteltiin 1999.

Seurantatutkimuksen avulla on selvitetty tehtyjen ratkaisujen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen, liikenteen toimivuuteen ja taajamakuvaan.

Seuranta on tehty kahdessa vaiheessa. Seurannan ensimmäinen osa tehtiin syksyllä 1997 ennen uusien tiejärjestelyjen rakentamisen aloittamista. Seurannan toisen osan tutkimukset tehtiin syyskuussa 1999, jolloin tiejärjestelyt olivat olleet kokonaisuudessaan valmiina vasta puolisen vuotta.

Seuranta on tehty Uudenmaan tiepiirin toimeksiannosta konsulttityönä. Tiepiirin yhdyshenkilönä on ollut Pentti Laukkarinen. Konsulttityöstä ovat vastanneet DI Maija Krankka, arkkitehti SAFA Hannu Haapa, DI Seppo Karppinen ja piirtäjät Heikki Pulsa ja Tina Nieminen Esisuunnittelijat Oy:stä. Tutkamittaukset ja liikennemäärien konelaskennat suoritti tiepiiri. Ajoanalysaattoriajot suoritti VTT ja niiden tuloksia käsitteli Traficon Oy.

SISÄLTÖ

TIIVISTELMÄ

ALKUSANAT

SISÄLTÖ

1	SEURANNAN TAVOITTEET	11
2	LAPINJÄRVENTIEN PARANTAMISTOIMENPITEET	13
3	TAAJAMAKUVA JA MAANKÄYTTÖ	15
	3.1 Taajaman toiminnallinen rakenne ja maankäyttö, kaavatilanne	
	3.2 Taajamakuvan muutokset	
4	LIIKENNETURVALLISUUS	43
5	KEVYTLLIIKENNE	45
6	AUTOLIIKENTEEEN MÄÄRÄT	49
7	PYSÄKÖINTI	50
8	AJONOPEUS	57
	8.1 Tutkamittaukset	
	8.2 Ajonalysaattori	
9	KYSELYT	64
	9.1 Asukkaat	
	9.2 Kunnossapitäjä	
10	VALOKUVIEN DOKUMENTOINTI	75

LIITTEET

1 SEURANNAN TAVOITTEET

Lapinjärven taajamatien parantamisen seurannan tavoitteena on ollut saada suunnittelijoille mahdollisimman selkeää tietoa toteutettujen toimenpiteiden vaikutuksista taajamaympäristöön, liikenneturvallisuuteen ja liikenteen toimivuuteen sekä mitattavien tekijöiden että ihmisten kokemien asioiden perusteella.

Taajamakuva, liikenteestä ja liikenneolosuhteista tutkittiin sekä ennen- että jälkeen-vaiheessa seuraavia tietoja:

Taajamakuva ja maankäyttö

- taajaman historia
- taajaman toiminnallinen rakenne ja maankäyttö, kaavatilanne
- taajamakuva, nykytila ja kehittämisperiaatteet
- taajamakuvan muutos

Autoliikenne

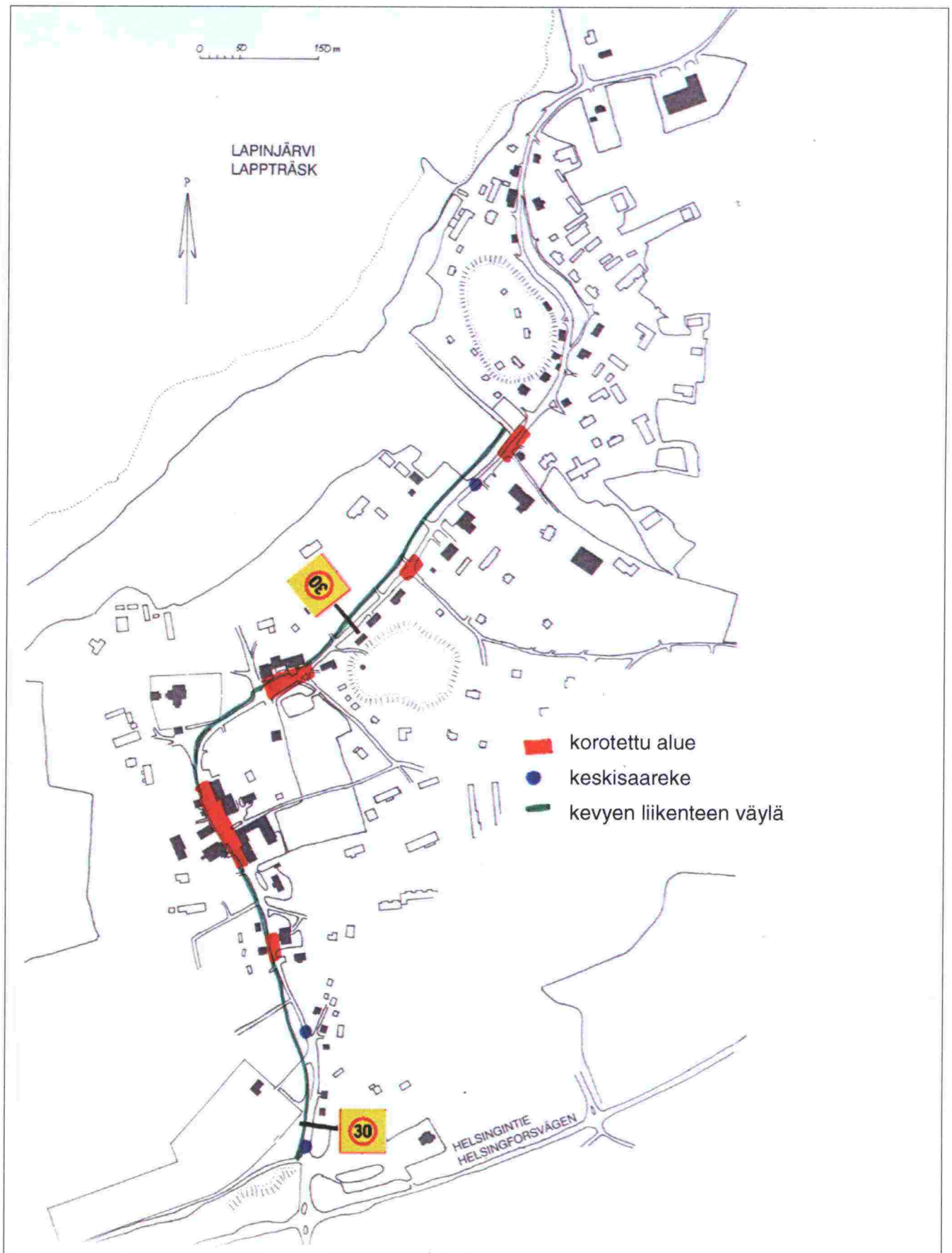
- määrä
- koostumus
- ajonopeus
- liikenneonnettomuudet
- tien käyttäjien mielipiteet

Kevyt liikenne

- tien ylityspaikat ja vaaratilanteet
- liikenneonnettomuudet
- mielipiteet.

Kyselyissä pyrittiin selvittämään eri asioita koskevien mielipiteiden lisäksi ongelmakohtia sekä parannusehdotuksia.

Kunnossapitäjän haastattelun avulla pyrittiin selvittämään tiejärjestelyjen edellyttämät kunnossapidon määrät ja kustannukset kesä- ja talvikausina sekä kunnossapitoon liittyvät mahdolliset ongelmat ennen- ja jälkeentilanteissa.



Kuva 2/1. Lapinjärventiellä tehdyt parantamistoimenpiteet.

2 LAPINJÄRVENTIEN PARANTAMISTOIMENPITEET

Lapinjärventien parantamisen keskeisimpänä tavoitteena oli jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden parantaminen. Tavoitteeseen pyrittiin erottamalla jalankulku ja pyöräily autoliikenteestä sekä rajoittamalla ajonopeuksia.

Autoliikenteestä erotettu kevyen liikenteen väylä on rakennettu etelästä linja-autoaseman kohdalta keskustan läpi Järvitien liittymään asti tien länsireunalle. Kevyen liikenteen väylää on rakennettu yhteensä noin 1150 m. Kevyen liikenteen väylä on erotettu viherkaistalla ajoradasta tien eteläpäässä noin 250 m matkalla ja pohjoispäässä noin 350 m matkalla. Keskustassa ajorata on erotettu reunakivellä ajoradasta. Kauppa-aukion kohdalla (pituus noin 115 m) kivikouru erottaa kevyen liikenteen autoliikenteestä. Erottelua on täydennetty pollareiden avulla. Kauppa-aukiolla pollareiden ja puomien avulla on erotettu pysäköinti kevyen liikenteen tilasta.

Autoliikenteen nopeuksia on hillitty nopeusrajoitusten ja näitä tukevien rakenteellisten toimenpiteiden avulla. Taajama-alueella nopeusrajoitus on 40 km/h. Keskeisimmällä alueella (noin 450 m matkalla) nopeusrajoitus on 30 km/h. Alhaista nopeusrajoitusta on tuettu korotettujen alueiden avulla. Korotetut alueet ovat melko laajoja töyssymäisen vaikutelman vähentämiseksi. Korotettuja alueita on viisi:

- * entisen postin kohta (n. 35 m pitkä)
- * kauppa-aukio (n. 115 m pitkä)
- * hallintoaukio kunnantalon edustalla (n. 70 m pitkä)
- * Koulutien liittymä (n. 30 m pitkä)
- * Järvitien liittymä (n. 45 m pitkä).

Korotusten viisteet oli suunniteltu ns. joukko-liikennemallin mukaisesti eli 7 cm korotus tehdään 50 cm matkalla.

Ajoradan ylittämisen turvallisuutta on ajonopeuksien rajoittamisen lisäksi parannettu keskisaarek-keiden avulla

- * linja-autoaseman kohdalla (pl 80)
- * kevyen liikenteen väylän ja Lapinjärventien risteämiskohdassa (pl 210)
- * koulun läheisyydessä (pl 1100).

Parantamistoimenpiteiden sijainti on esitetty karttakuvassa 2/1.



3 TAAJAMAKUVA JA MAANKÄYTTÖ

2.1 Taajaman ja taajamatien historia

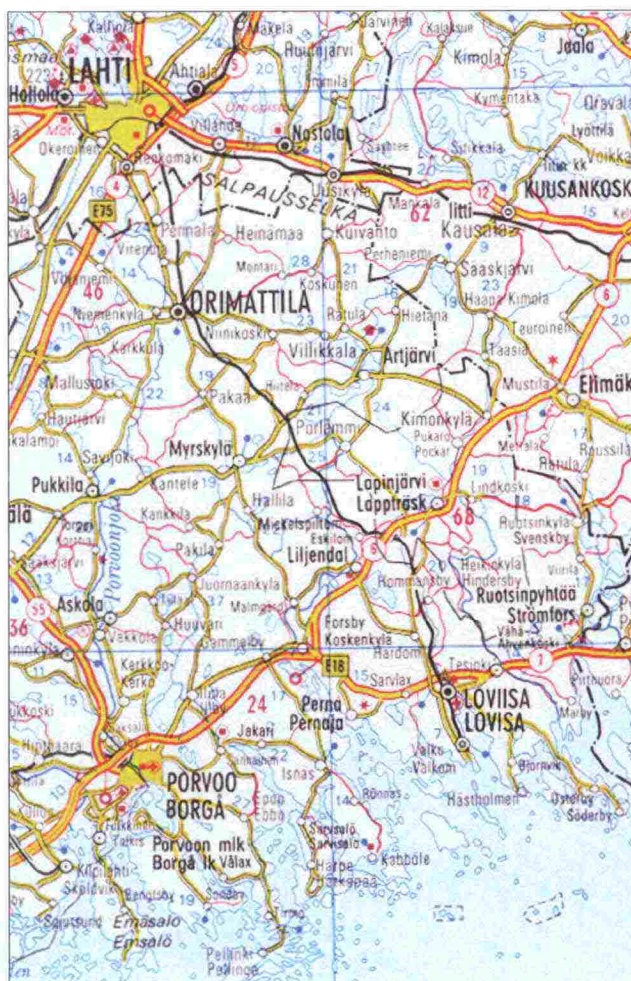
Lapinjärven Kappelikylä (nykyinen Kirkonkylä) oli 1400-luvulta lähtien Pernajan seurakunnan kappeliseurakuntana. Vuonna 1556 mainitaan Pyhän Matin kappeli Kappelinkylässä ensimmäisen kerran asiakirjoissa ja vuonna 1575 erotettiin Lapinjärvi omaksi kirkkopitäjäkseen. Nykyiset kirkot, ruotsalainen ja suomalainen, ovat vuodelta 1744.

Lapinjärvellä on monia kartanoita, joiden päärakennukset sijaitsevat nykyisen kirkonkylän alueella. Kirkonkylän vanhimmat säilyneet rakennukset ovat peräisin 1700-luvulta.

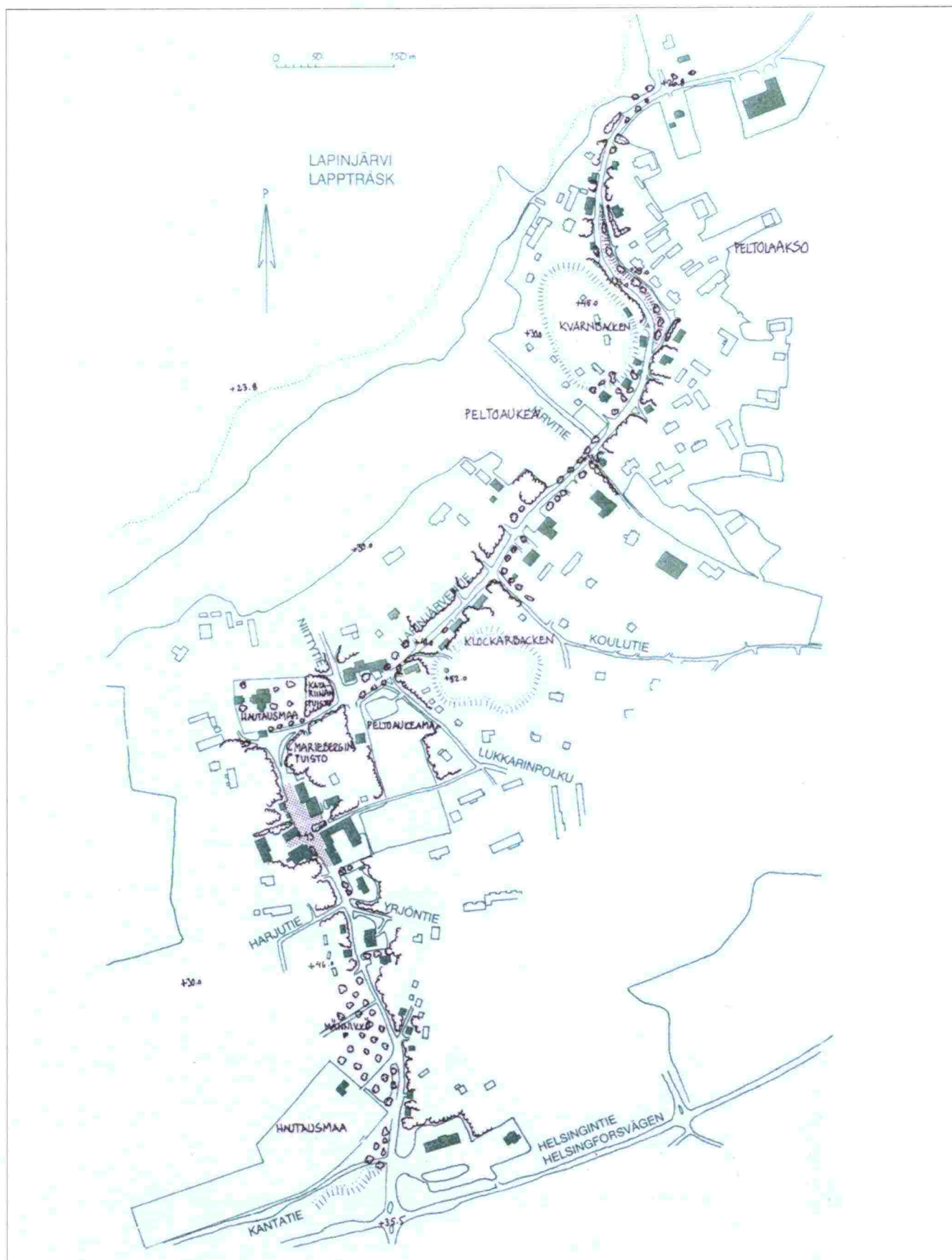
Lapinjärventie on osa maantietä, joka aikanaan johti Koskenkylästä Kapellbyn, Pukaron ja Kimonkylän kautta Elimäelle ja Anjalaan. Koskenkylä oli lapinjärveläisten tärkein kauppapaikka ennen Loviisan perustamista. Tie mainitaan asiakirjoissa 1600-luvun lopulla, mutta on epäilemättä vanhempaa perua. Strategisista syistä tie parannettiin maantiekseksi 1700-luvun alussa.

Sen jälkeen kun maakauppa oli sallittu vuonna 1859, alkoi maaseutu kehittyä vilkkaammin. Osuuskaupan rakennukset kylän keskustassa ovat osaltaan muistona tästä kehityksestä.

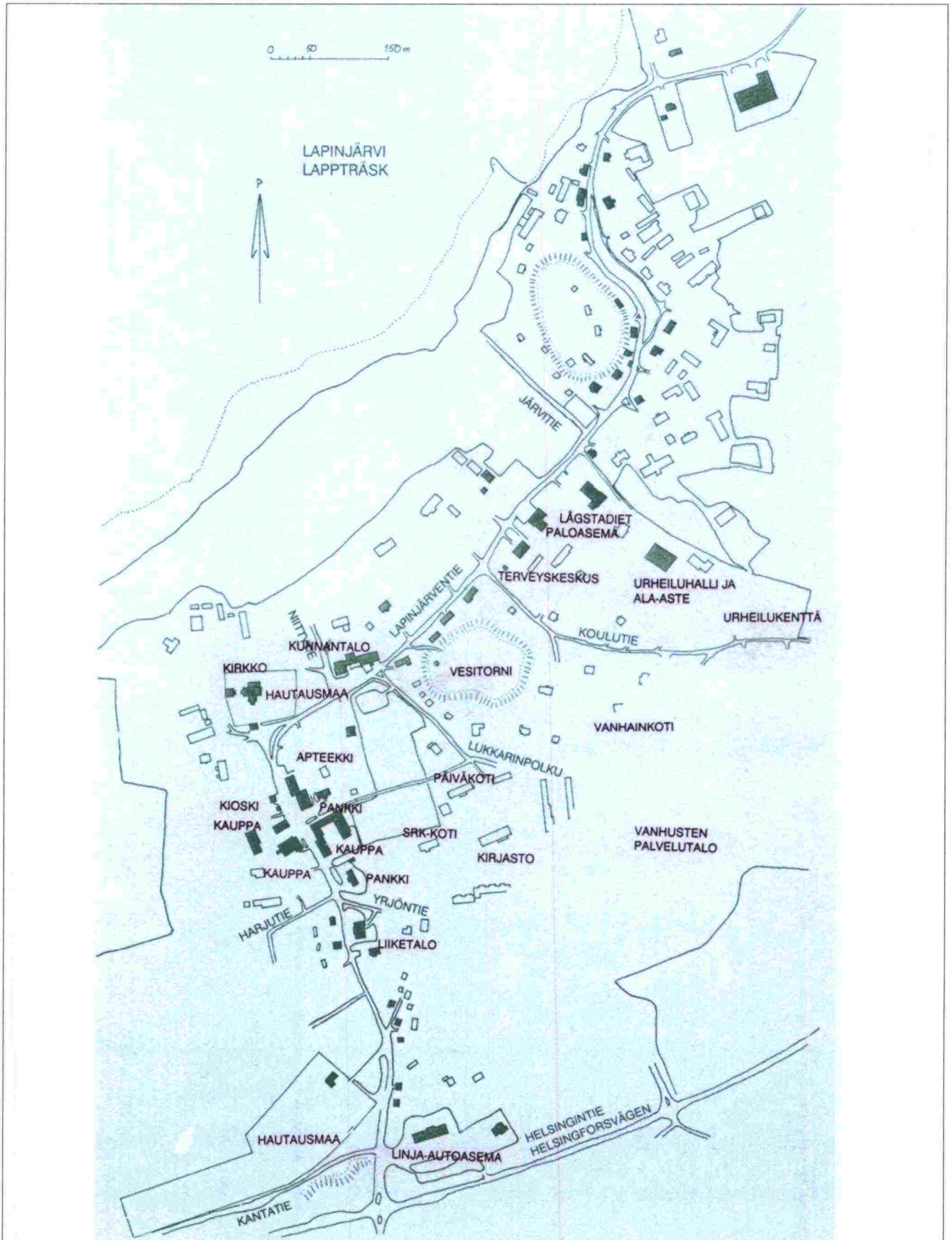
Mariebergin puutarha ja puisto kylän keskustassa rakennettiin 1800-luvun keskivaiheilla. Hautausmaan itäpuolella sijaitsevan Katariinanpuiston ja koivukujan kylätien varteen istutti kansakoulunopettaja Nils Silfvast (opettajana 1877-1908) oppilaineen. Näistä toimista kasvoi kiinnostus kasvillisuuden käyttöön kylällä, mikä näkyy nykyään rehevyytenä taajamatien molemmin puolin.



Kuva 3/1. Sijaintikartta.



Kuva 3/4. Kirkonkylä 1997. Verrattaessa nykytilannetta vuoden 1914 karttaan huomataan rakennusten mittakaavan kasvu. Taajaman rakeisuus on muuttunut, vaikka onkin nykymittapuiden mukaan vielä hyvin kohtuullinen.



Kuva 3/5. Kirkonkylän taajamatoiminnot. Palvelut keskittyvät Lapinjärventien varteen.

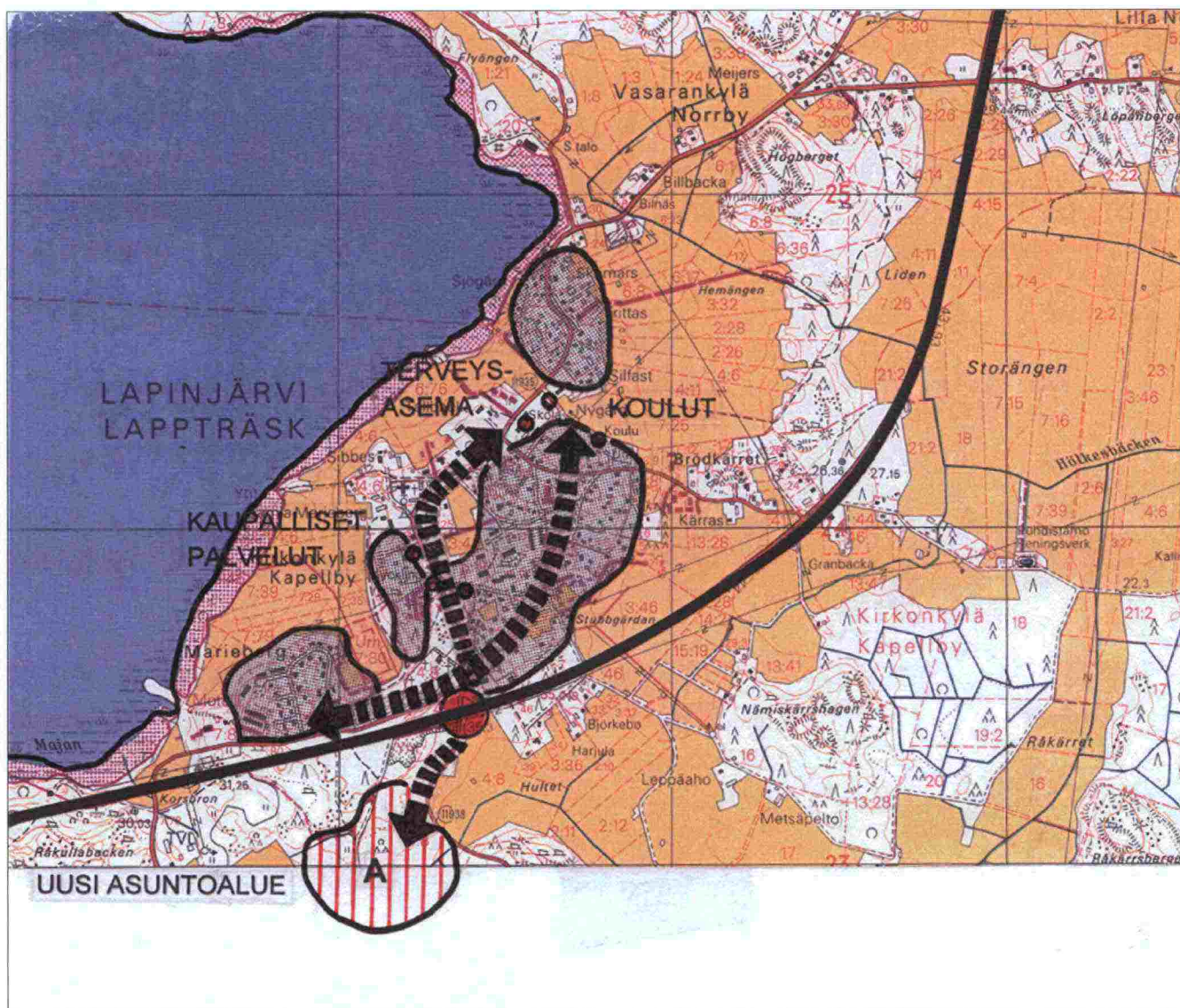
3.2 Taajaman toiminnallinen rakenne ja maankäyttö, kaavatilanne

Lapinjärventie on taajaman toiminnallinen selkäranka. Sen varrella olevat palvelut (linja-autoasema liikkeineen, kauppa-aukio, kirkko, kunnantalo, terveysasema, paloasema ja ruotsinkielinen ala-aste) ovat suunnitteluvaiheen jälkeen täydentyneet niin, että kauppa-aukiolla osuuskaupan rakennuksessa on nyt taajaman toinen päivittäistavarakauppa Sale. Muut palvelut ovat säilyneet, kunnantalon oli tutkimusaikana valmistumassa uusi keskiosa kerrostalon ja vanhan puurakennuksen väliin..

Lapinjärventien itäpuolella olevan asuinalueen palvelut ovat säilyneet (kirjasto, päiväkot, vanhainkoti, vanhusten palvelutalo, urheiluhalli ja suomenkielinen ala-aste sekä seurakuntatalo).

Maankäyttö on viime vuosina levinnyt myös valtatie 6:n eteläpuolelle Puustellinmetsän alueelle, mikä hankaloittaa palvelujen käyttöä ja suuntaa kulkuneuvon valinnassa auton käyttöön.

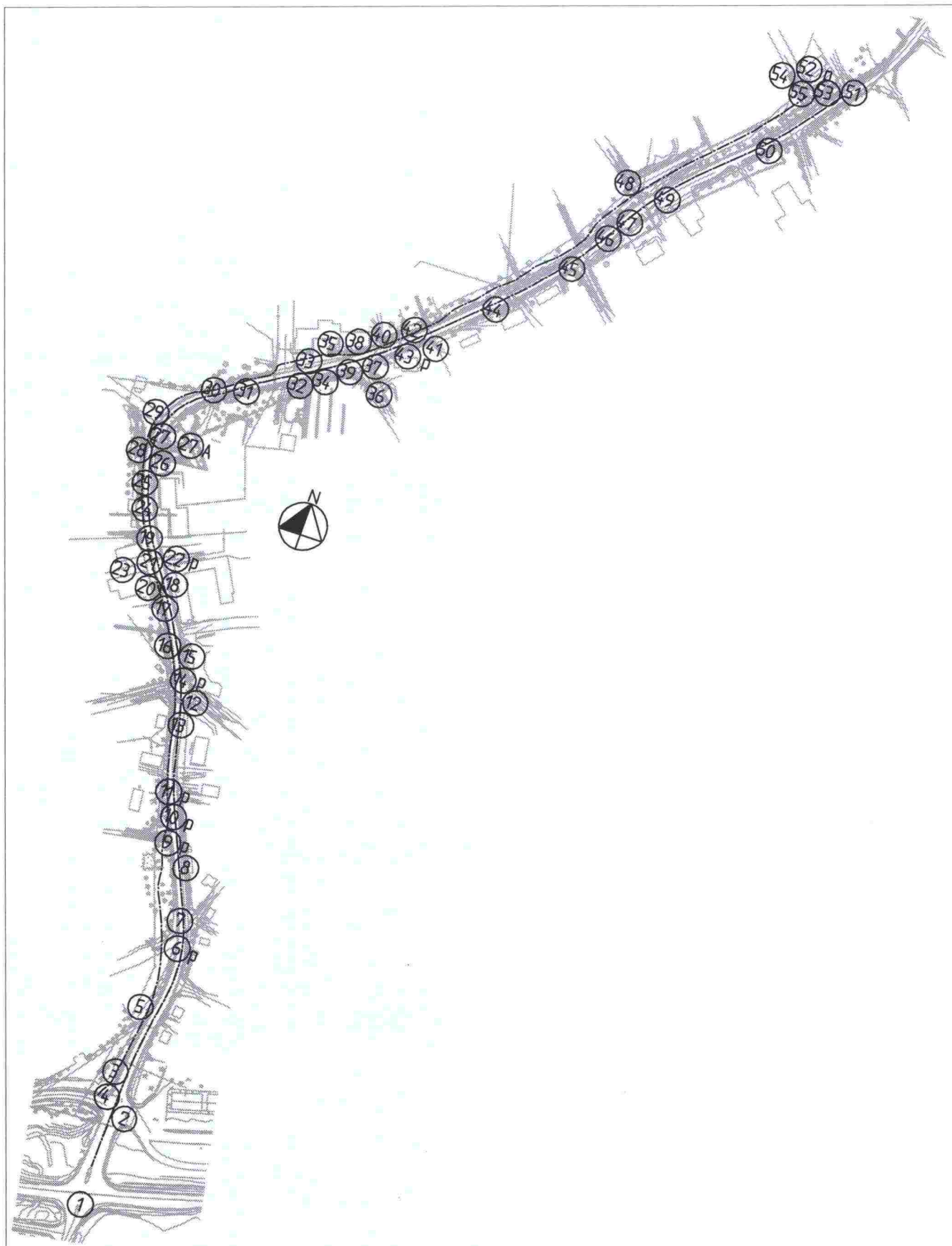
Taajamatien muutosalueella on rakennuskaava. Rakennustöiden nyt valmistuttua taajamatien tarvitsema tila on syytä siirtää rakennuskaavaan niin, että tiealue ei tarpeettomasti vie tilaa muulta maankäytöltä.



Kuva 3/6. Maankäytön rakenne ja yhteystarpeet, 1:20000



Kuva 3/8. Nupukiviraitojen asennusta Hallintoaukiolla. Pikkukuvassa suunnitteluaiikainen tiedotustaulu Lapinjärventien varrella.



Kuva 3/10. Dokumentointikuvat, yleiskartta 1:4000. Kartassa ovat kaikkien otettujen valokuvien paikat. P-kirjain numeron vieressä tarkoittaa, että kohdasta on otettu myös panoraamakuva.

Eteläinen sisääntulotie

Tämä lyhyt jakso valtatieltä 6 linja-autoaseman liittymään ei ole käytännössä muuttunut lainkaan. Valtatiehen liittyvä alue on hyvin avonainen. Uudet valaisimet reunustavat tätäkin osuutta, jonka taustaa ryhdittävät uudet reunakivin tuetut järjestelyt.

Eteläinen kirkonkylänraitti

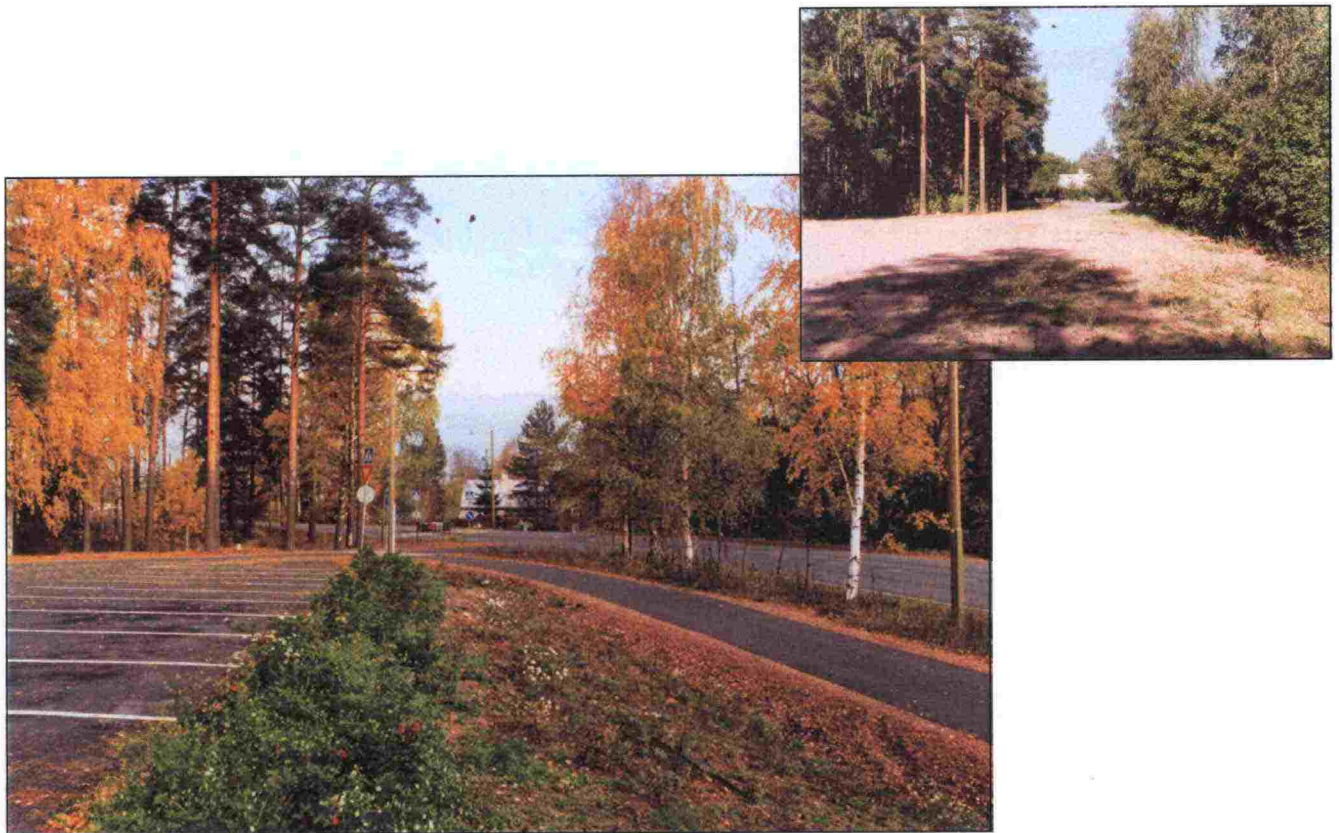
Hautausmaan muuri on nyt selvästi nähtävissä Lapinjärventieltä. Kevyen liikenteen väylän ja ajoradan väliin on jäänyt paljon alkuperäisiä puita, mikä auttaa uuden elementin asettumista paikalleen. Hautausmaan pysäköintialueen jälkeen uusi väylä painuu maaston mukaisesti hieman alas harjumännikköön. Etäisyys ajoradasta on vaatinut oman valaistuksen tälle osalle kevyen liikenteen väylää.

Tien reunuskasvillisuutta on siistitty, jolloin suuret yksittäiset puut ovat saaneet lisää tilaa ja näkyvyyttä. Jakson päätteenä olevan korotetun suojatien lähellä ollut suuri koivu oli kaadettava rakennustöiden aikana sen huonon kunnon takia. Kaadetun tilalle on istutettu uusi puu.

Suojatiesaarekkeet merkitsevät selvästi tien ylityskohdat sekä jalankulkijalle että autoilijalle.



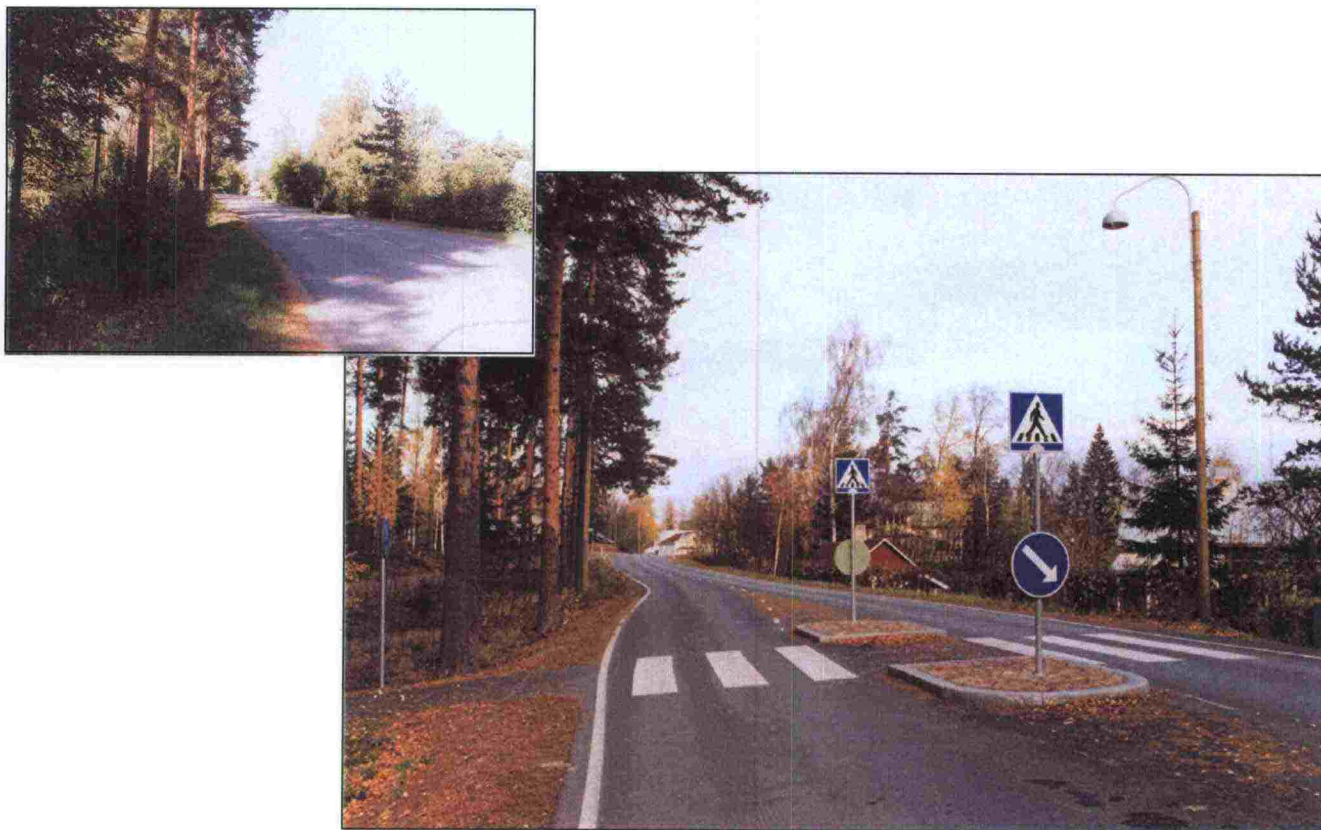
Kuva 3/11. Valokuvat 3 ennen ja jälkeen. Hautausmaan muuri näkyy nyt hyvin Lapinjärventielle.



Kuva 3/12. Valokuvat 5 ennen ja jälkeen. Hautausmaan pysäköintialue on asfaltoitu rakennustöiden yhteydessä.



Kuva 3/13. Valokuvat 6P ennen ja jälkeen. Ajoradan ja kevyen liikenteen väylän väliin jätetty puusto auttaa sopeuttamaan uuden väylän ympäristöön.



Kuva 3/14. Valokuvat 7 ennen ja jälkeen. Keskisaareke suojaa tien ylitystä lähellä hautausmaan liittymää.



Kuva 3/15. Valokuvat 10P ennen ja jälkeen. Korotettu alue on merkitsemässä kauppakadun alkukohtaa.

Kauppakatu ja -aukio

Jakson alussa entisen postin liikerakennus tien itäpuolella on melko etäällä tiestä. Sen ympäristö oli ennen jäsentymätön hiekka-alue. Paikka parani, kun rakennuksen eteen sijoitettiin välisaareke, joka rajaa pihaa tiehen nähden. Piha-alue on nyt asfaltoitu.

Gyllingska villanin, pankkirakennuksen, edustan hyvä puusto on voimissaan. Vastapäätä Kycklingsin pihapiiriä rajaavaa aitaa siirrettiin hiekan, jotta se ei olisi jäänyt liian alas kevyen liikenteen väylän tasoon nähden. Komea portti on vanhalle paikallaan.



Kuva 3/16. Liikerakennuksen edustan välisaareke ja korotus kauppa-aukion suunnasta nähtynä.

Kuten aiemmin on todettu, kauppa-aukion rakennusten asema tien tasaukseen nähden on parantunut. Erityisesti vanhan osuuskaupan talo pääsee nyt kuin hengittämään, kun sokkeli on selvästi esillä. Hyvää vaikutelmaa lisää rakennuksen uusi ulkomaalaus.

Ajoradan korotukset kauppa-aukion päissä osoittavat konkreettisesti erikoisalueen rajat. Yhtenäistä asfalttipintaa rakennusten välissä on jäsennelty luonnonkiviraidoilla paikan merkitsemiseksi ja laajan asfalttialueen elävöittämiseksi. Nupukivistä tehdyt vesiurat osoittavat tielinjan paikan. Pollareita on sijoitettu rajaamaan autoliikenteen käyttötilaa. Suunnitelmasta on jätetty rakennusvaiheessa pois muutamia pollareita. Pankkirakennuksen nurkan kohdalle istutettu puu on jäänyt ilman pollarin suojaa ja on jo kärsinyt vaurioita. Kuvaushetkellä siinä ei ollut jäljellä istutustukiakaan.

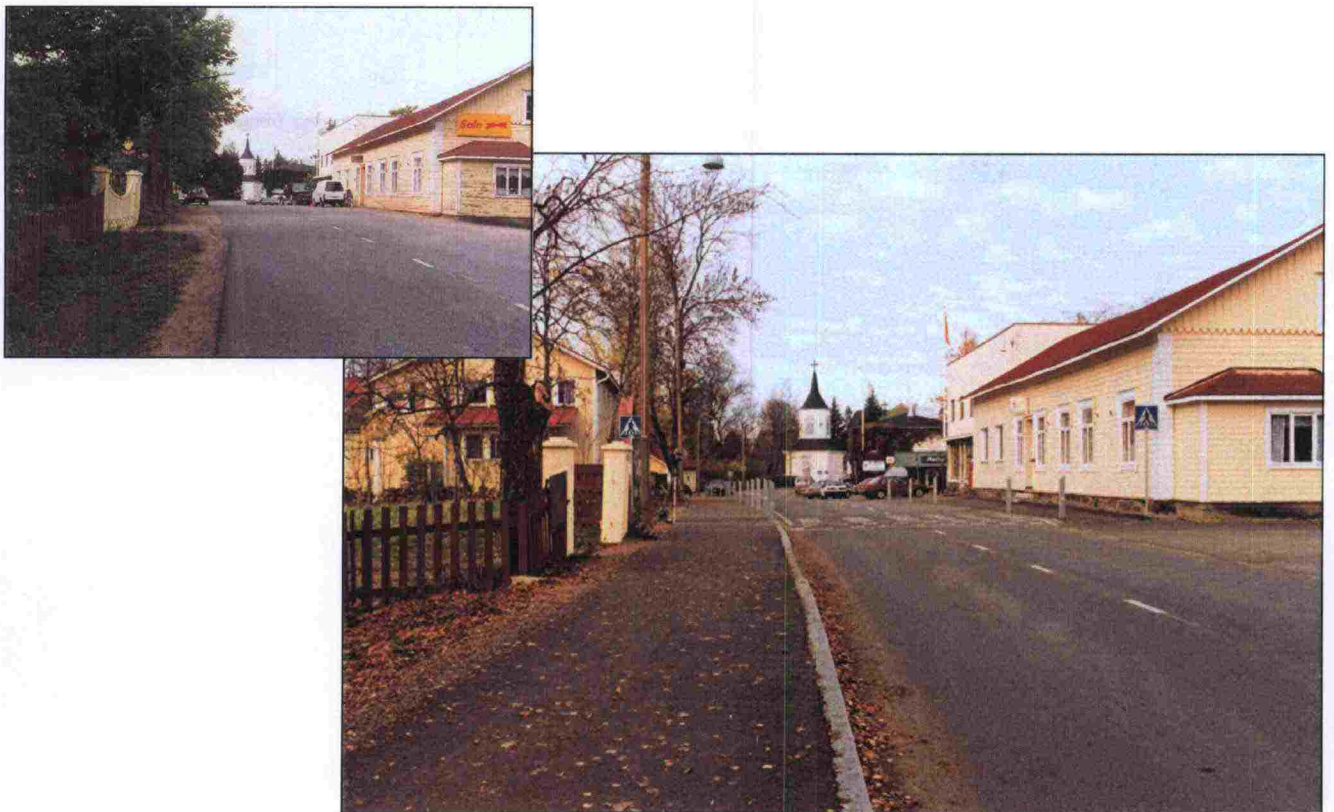
Salen rakennuksen edessä pysäköintipaikat on käännetty poikittaisiksi rakennusvaiheessa. Nyt kevyelle liikenteelle jää hyvin kapea tila rakennuksen seinustalle.



Kuva 3/17. Valokuvat 11P ennen ja jälkeen. Liikerakennuksen, entisen postin, edustaa on jäsennöity välisaarekkeella. Taustalla oikealla Gyllingska villan, keskellä vanha osuuskauppa.



Kuva 3/18. Valokuvat 14P ennen ja jälkeen. Yhteys kevyen liikenteen väylältä pankkiin on saanut oman suojatien.



Kuva 3/19. Valokuvat 16 ennen ja jälkeen. Kauppa-aukion alkukohtaa komistaa vanhan osuuskaupan näkyvä sokkeli ja uusittu maalaus. Rakennuksen edustalla asfaltti on sirotepinnattu.



Kuva 3/20. Valokuvat 17P ennen ja jälkeen. Pollarilla on yhdessä tasossa olevalla aukiolla ajoneuvojen käytössä olevaa aluetta. Asukkaiden kommentteissa on moitittu pollareiden määrää ja väritystä.



Kuva 3/21. Valokuvat 22P ennen ja jälkeen. Ajoradan ja pysäköinnin viereen istutettu puu on kokenut kovia ilman istutustukia ja pollarin suojaa. "Hevospuomit" eivät päästä autoja lähelle pankin seinää.



Kuva 3/22. Valokuvat 25 ennen ja jälkeen. Nupukivestä tehdyt vesikourut merkitsevät varsinaisen ajoradan alueen.



Kuva 3/23. Valokuvat 26 ennen ja jälkeen. Apteekin nurkalla on kauppaukion pohjoispään korotusluiska.

Kirkkoaukio

Tasauksen laskun ansiosta Lapinjärventie sopii Kirkkoaukion korkeuteen hyvin, tie on nyt paremmin osa kokonaisuutta, joka toimii kellotapulin ja vanhan hautausmaan etualana.

Hautausmaan muurin kulman kohdalla tiessä on kavennus, jonka avulla on myös väistetty taajamakuvasa merkittävän Mariebergin puiston kasvillisuutta. Kevyen liikenteen väylän linjaus kiinni ajorataan jättää hautausmaan viereisen Katariinanpuiston rauhaan.



Kuva 3/24. Valokuvat 27 ennen ja jälkeen. Lapinjärventien tasauksen lasku sovittaa ajoradan kirkkoaukion yhteyteen.



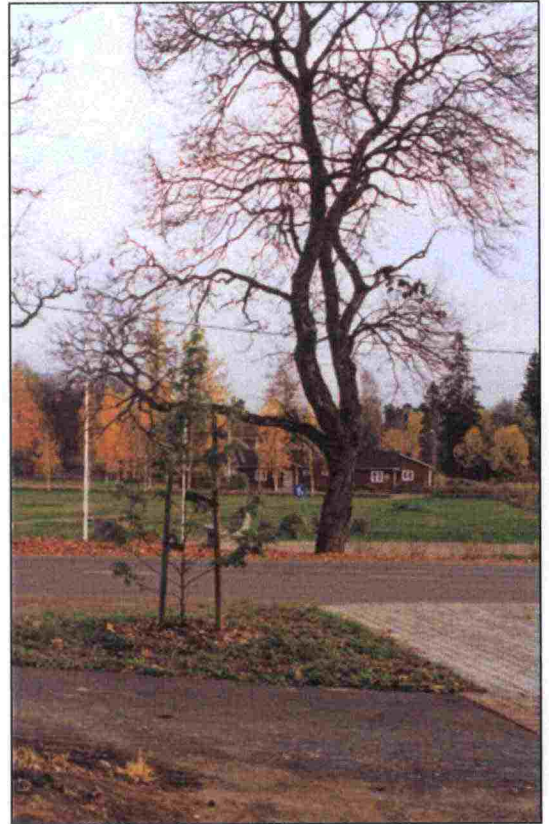
Kuva 3/25. Valokuvat 29 ennen ja jälkeen. Graniittipollarit korostavat välikaistaa jyrkässä mutkassa. Hautausmaan kulman kohdalla ajorata on kavennettu, samalla on säästetty Mariebergin puistopuita.



Kuva 3/26. Valokuvat 32 ennen ja jälkeen. Kevyen liikenteen väylän sijoitus kiinni ajorataan jättää Katariinanpuiston omaan rauhaansa.

Hallintoaukio

Aukiota reunustaa uudistettu elementti, kun kunnantalon väliosa on muutettu. Autopaikotus on siirretty selkeästi kadun reunaan, mikä antaa rakennuksen edustalle tilaa ja arvokkuutta. Sitä korostaa myös ajoradan korottaminen aukion reunoilla. Puiden hyvä vaikutus aukiolla ja näkymä tien poikki peltoaukealle pysäköintialueen yli ovat entisellään (kuva oikealla).



Kuva 3/27. Valokuvat 31 ennen ja jälkeen. Hallintoaukion korotettu alue korostaa kunnantalon edustaa ja suojaa tietä ylittäviä jalankulkijoita. Puhelinkopin viereinen hevoskastanja on säilytetty.



Kuva 3/28. Valokuvat 33P ennen ja jälkeen. Kunnantalon uusittu väliosa antaa hallintoaukiolle uuden ilmeen. Ajoradan reunaan vedetyt pysäköintipaikat antavat tilaa jalankulkijoille rakennusten eteen.



Kuva 3/29. Valokuvat 35 ennen ja jälkeen. Näkymät kunnantalolta edustalta niittyaukealle ovat edelleen hyvät.



Kuva 3/30. Valokuvat 37 ennen ja jälkeen. Ajoin rajaaminen antaa ryhtiä kokonaisuudelle, jossa pääsisäänkäynnille on muodostettu selkeä etutila.



Kuva 3/31. Valokuvat 36 ennen ja jälkeen. Lukkarinpolulta Lapinjärventielle liityttäessä korotusluiska on ylämäessä.

Pohjoinen kirkonkylänraitti

Osuuden alku kunnantalon nurkalta on menettänyt tiiviyytään, kun ajoradan vieressä kulkevan kevyen liikenteen väylän tieltä poistettiin osin huonokuntoisia reunapuita. Alempana kasvillisuus rajaa edelleen tietä molemmin puolin, kun kevyen liikenteen väylä on välikaistan takana. Pappilan puolelta tietä rajannut puuaita on poistunut kokonaan rakennustöiden tieltä, mikä on vahinko taajamakuvaan kannalta.

Koulutien liittymän jälkeen tietila avartuu, koko tämän jakson kevytliikenteen väylä kulkee puurivistön takana. Paloaseman liittymän kohta on edelleen hyvin avoin, mutta reunakivet antavat sille ryhtiä. Lågstadietin kohta on merkitty suojatiesaarekkeella.

Puuston joukossa olevat ns. Maga-männyt monimuotoisine oksistoineen ovat saaneet lisää näkyvyyttä muun kasvillisuuden harventamisen myötä. Ennen päättymistään kevytliikenteen väylä kulkee luontevasti peltoalueen reunalla, mistä avautuu avara näkymä järvelle.

Jakson päättävä Järvitien liittymäalueen korottaminen ilmoittaa taajamakeskustan päättymisestä, minkä jälkeen Lapinjärventie johtaa Vasarakylään.



Kuva 3/32. Valokuvat 39 ennen ja jälkeen. Vasemmalla vanhan kunnatalon kulma. Ajoradan reunaan sijoitetun kevyen liikenteen väylän tieltä on poistettu vanhoja puita, jotka olivat jo osittain huonokuntoisia.



Kuva 3/33. Valokuvat 40 ennen ja jälkeen. Hallintoaukiolta pohjoiseen tietila on leventynyt huomattavasti.



Kuva 3/34. Valokuvat 43P ennen ja jälkeen. Vanha kunnantalo on nyt selvemmin näkymäpäättteenä lähestyttäessä hallintoaukiota pohjoisesta.



Kuva 3/35. Valokuvat 44 ennen ja jälkeen. Pappilan kohdalla taajamatietä rajanneet puuaidat ovat valittavasti kadonneet.



Kuva 3/36. Valokuvat 46 ennen ja jälkeen. Terveyskeskuksen edestä Koulutielle. Välikaistalla säästetyt puut pitävät tietilan kohtuullisen levyisenä huolimatta uudesta aukosta puustossa.



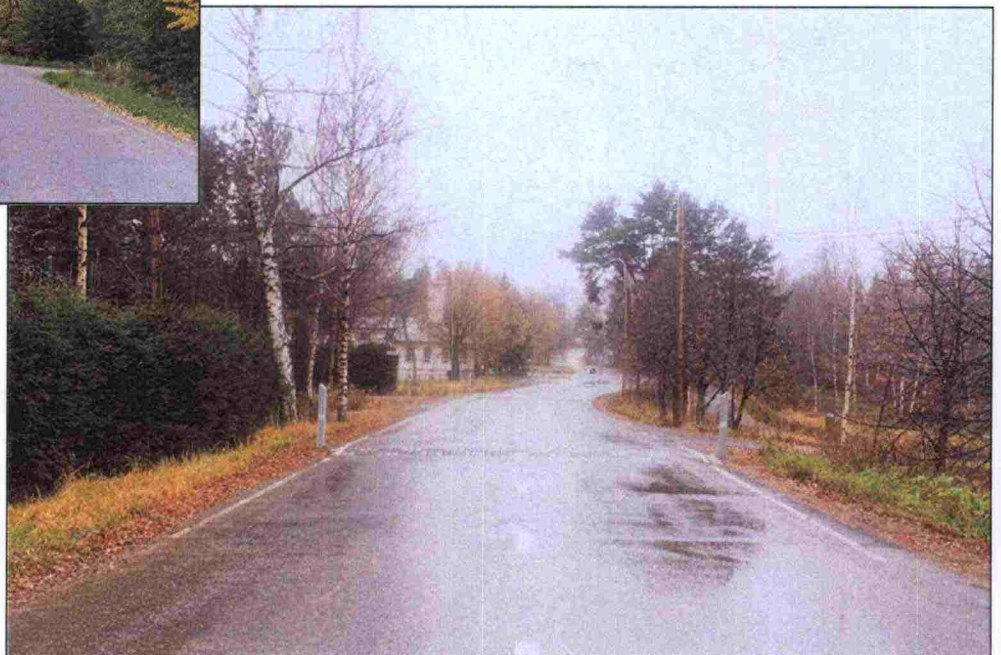
Kuva 3/37. Valokuvat 47 ennen ja jälkeen. Maga-männyt ovat nyt selvemmin näkyvissä kasvillisuuden harventamisen myötä.



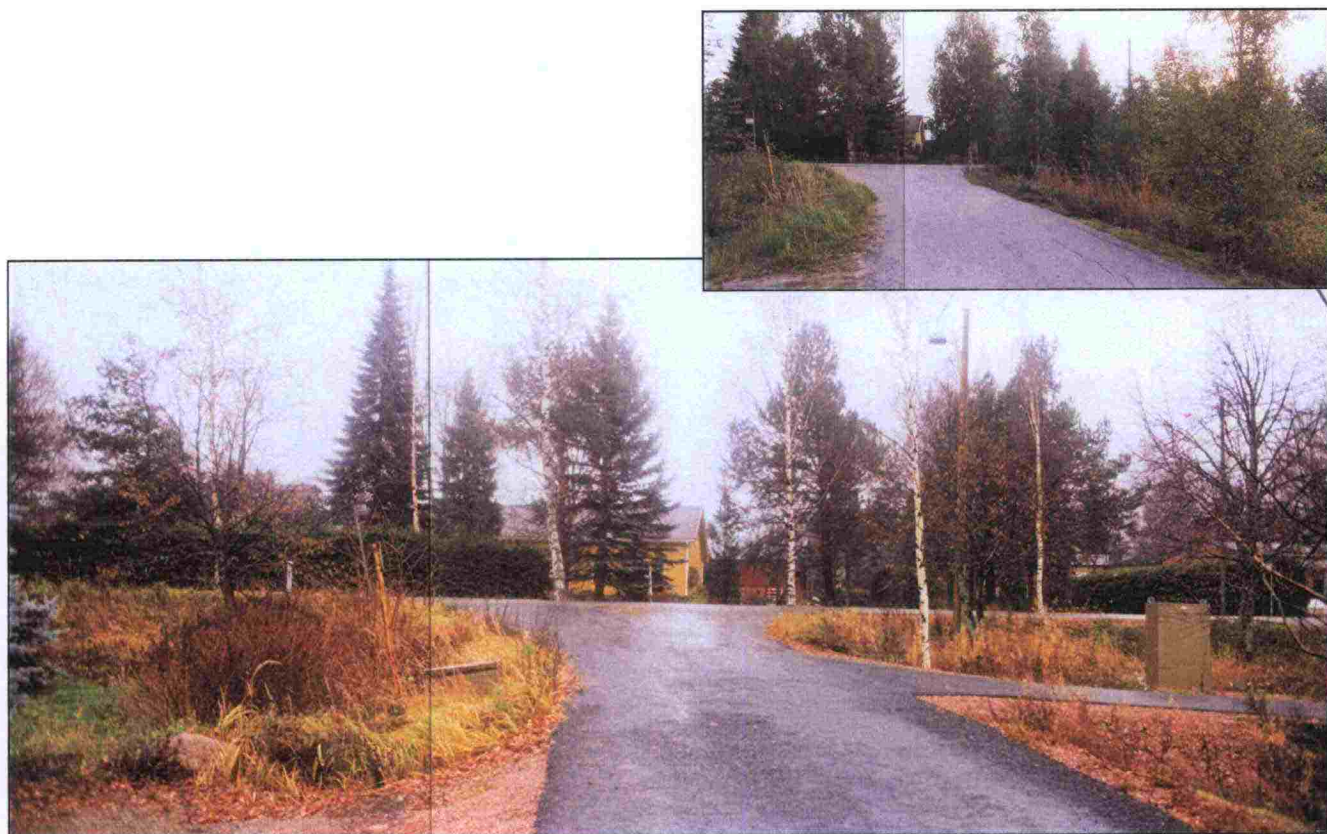
Kuva 3/38. Valokuvat 48 ennen ja jälkeen. Paloasemaa vastapäätä uusi väylä sivuaa uimarannan tien pysäköintikaistalettä.



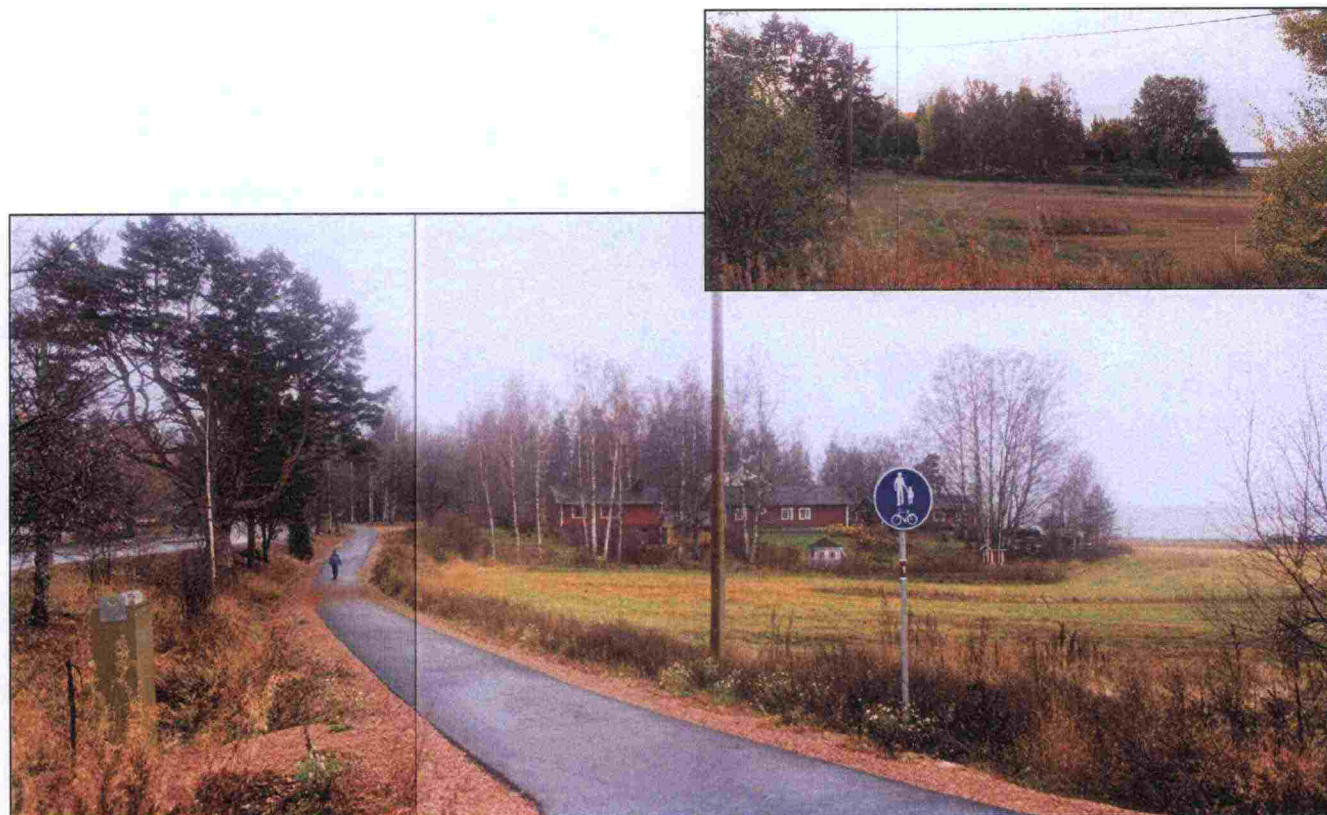
Kuva 3/39. Valokuvat 50 ennen ja jälkeen. Taajamatien muutosalue päättyy Järvitien liittymän korotusalueeseen, jonka jälkeen Lapinjärventie nousee kiertämään Kvarnbackenia kohden Vasarankylää.



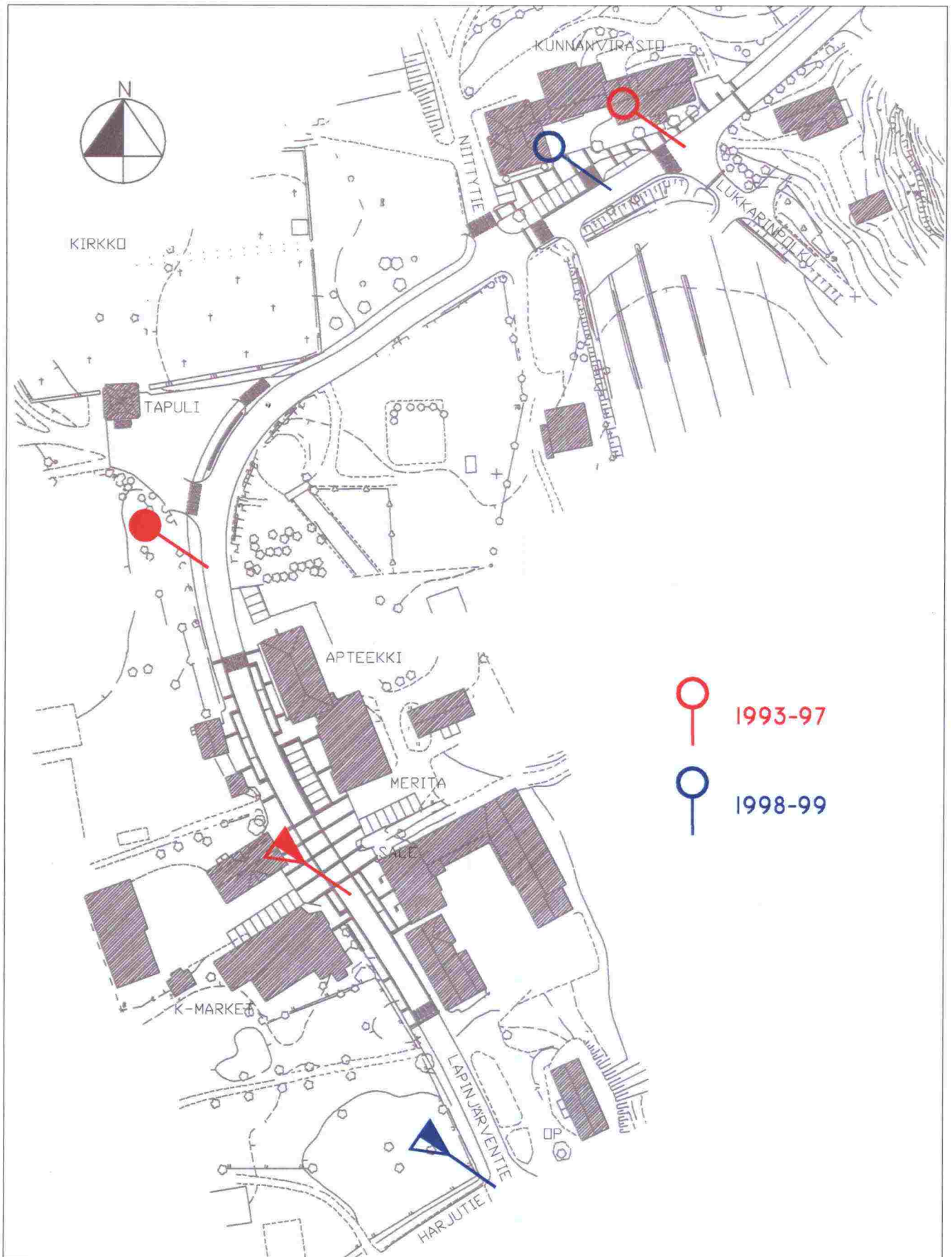
Kuva 3/40. Valokuvat 51 ennen ja jälkeen. Järvitien liittymäalue Vasarankylän suunnasta nähtynä. Koulun kohdalla oleva saareke näkyy tien keskellä.



Kuva 3/41. Valokuvat 52P ennen ja jälkeen. Järvitieltä kohti Lapinjärventietä. Oikealla kevyen liikenteen väylä päättyy Järvitiehen.



Kuva 3/42. Valokuvat 55P ennen ja jälkeen. Uusi väylä kulkee luontevasti rantapellon reunaa pitkin. Etäisyys ajoradasta ja pieni tasoero rauhoittaa näkemään kauniin järvimaiseman.



Kuva 4/1. Lapinjärventiellä tapahtuneet liikenneonnettomuudet.

4 LIIKENNETURVALLISUUS

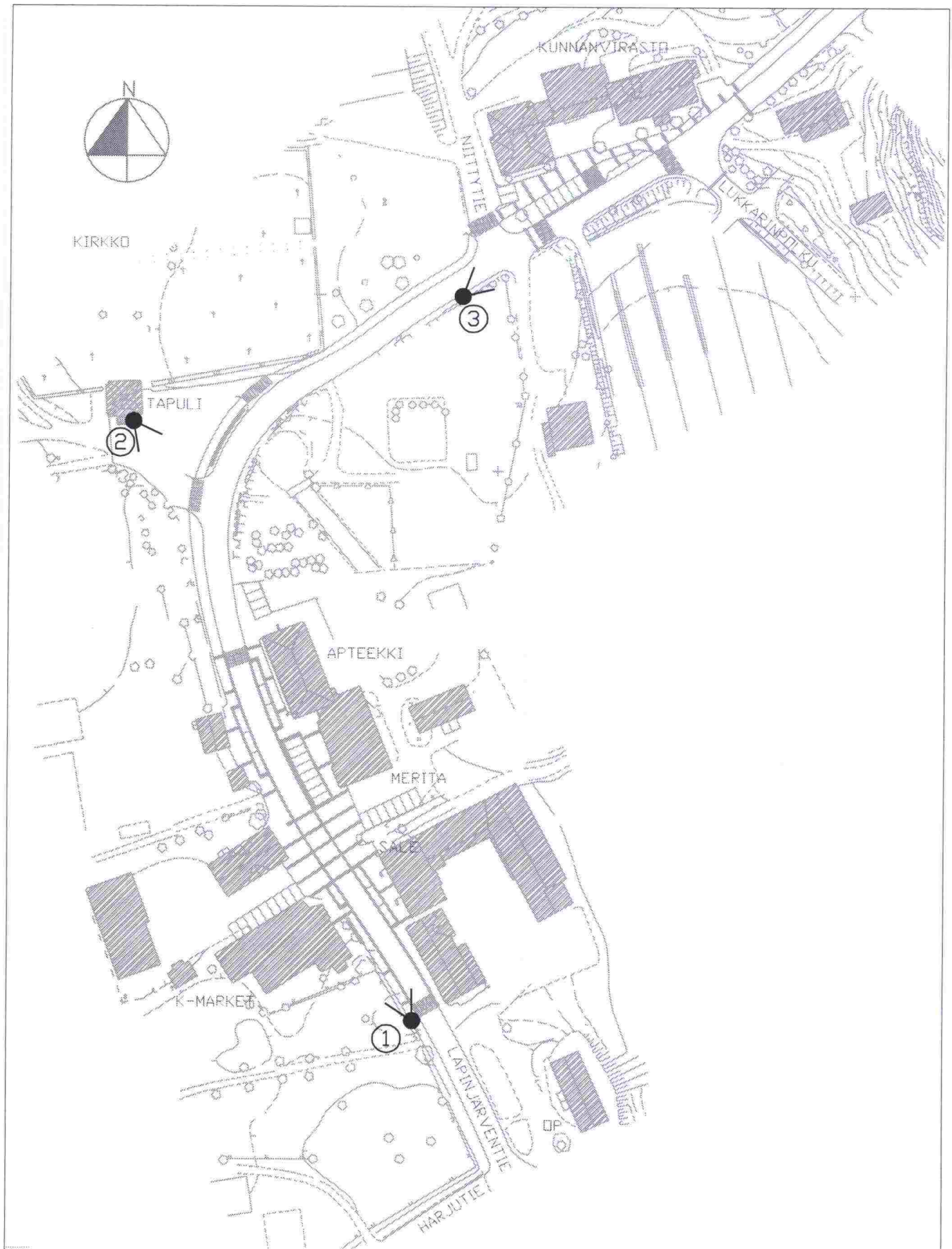
Turvallisuustarkastelu perustuu poliisin tietoon tulleisiin liikenneonnettomuustietoihin. Lapinjärventiellä oli tapahtunut vuosien 1993-1997 aikana yhteensä kolme (3) liikenneonnettomuutta, joista kaksi johti henkilövahinkoihin ja yksi aineellisiin vahinkoihin.

Henkilövahinko-onnettomuuksista toisessa henkilöauto suistui tien sivuun vasemmalle kääntyvässä kaarteessa kirkon kohdalla ja törmäsi puuhun. Onnettomuudessa kuoli kaksi ihmistä ja loukkaantui neljä ihmistä. Onnettomuus tapahtui elokuussa ja tienpinta oli silloin paljas ja kuiva. Onnettomuus oli yksittäisonnettomuus, ylinopeus liepee ollut suuri. Toinen henkilövahinko-onnettomuus oli K-kaupan kohdalla tapahtunut jalankulkijaonnettomuus, jossa tietä suojatien ulkopuolella ylittänyt jalankulkija jäi auton alle ja loukkaantui. Onnettomuus tapahtui joulukuun alussa ja tien pinta oli tällöin jäinen.

Aineelliseen vahinkoon johtanut onnettomuus tapahtui joulukuun lopussa, tien pinta oli jäinen ja onnettomuudessa vasemmalle kääntymässä ollut henkilöauto törmäsi vastaantulleeseen henkilöautoon.

Lapinjärventien saneerauksen jälkeen syyskuun 1998 ja vuoden 1999 aikana oli tapahtunut kaksi poliisin tietoon tullutta onnettomuutta. Syyskuussa 1999 torstai-iltana klo 18.25 tapahtui Harjutien ja Lapinjärventien liittymässä polkupyöräonnettomuus, jossa auto ajoi kolmion takaa pyörätiellä ajaneen polkupyöräilijän päälle. Pyöräilijä loukkaantui. Tien pinta oli onnettomuuden aikana paljas ja kuiva. Toinen, aineellisiin vahinkoihin johtanut onnettomuus, tapahtui kesäkuussa 1999 kunnan viraston luona ja se oli peruutusonnettomuus. Liikenneonnettomuudet on esitetty karttakuvassa 4/1.

Seuranta-aika on liian lyhyt johtopäätösten tekemiseen parantamistoimenpiteiden vaikutuksista liikenneturvallisuuteen.



Kuva 5/1. Videokuvauspaikkojen sijainti.

5 KEVYT LIIKENNE

Kevytliikenteen käyttämiä tien ylitysreittejä tutkittiin videokuvausten avulla kauppa-aukion kohdalla, kirkon kellotapulin portailta sekä kunnantalon edustalta. Videokuvaukset tehtiin ennen saneerausta perjantaina 12.9.1997 klo 8-16.30 ja saneerauksen jälkeen perjantaina 22.10.1999 klo 8-16.30. Jälkeen tilanteessa Lapinjärven kouluissa oli syysloma, joka on vaikuttanut kevyttä liikennettä vähentävästi kaikissa kuvauspaikoissa. Videokuvauspisteet on esitetty kuvassa 5/1.

Kuvauksista tulostettiin kuvausajankohtana tietä ylittaneen kevytliikenteen ylityspaikat ja määrät. Mahdollisia vaaratilanteita tarkkailtiin myös.

Kauppa-aukion kohdalla Lapinjärventie ylitettiin ennen saneerausta Meritan ja Salen välisellä osuudella hyvin useasta kohtaa. Mitään selkeää, yhtä ylitypaikkaa ei käytetty.

Saneerauksen jälkeen kauppa-aukiolta erottui kaksi vahvaa ylityspaikkaa, Meritan pysäköintipaikan ja K-maatalouden välillä sekä pysäköintipaikalta vinosti kioskin pihaa kohti. Ylityskohtia oli muissakin kohdin edelleen varsin paljon.

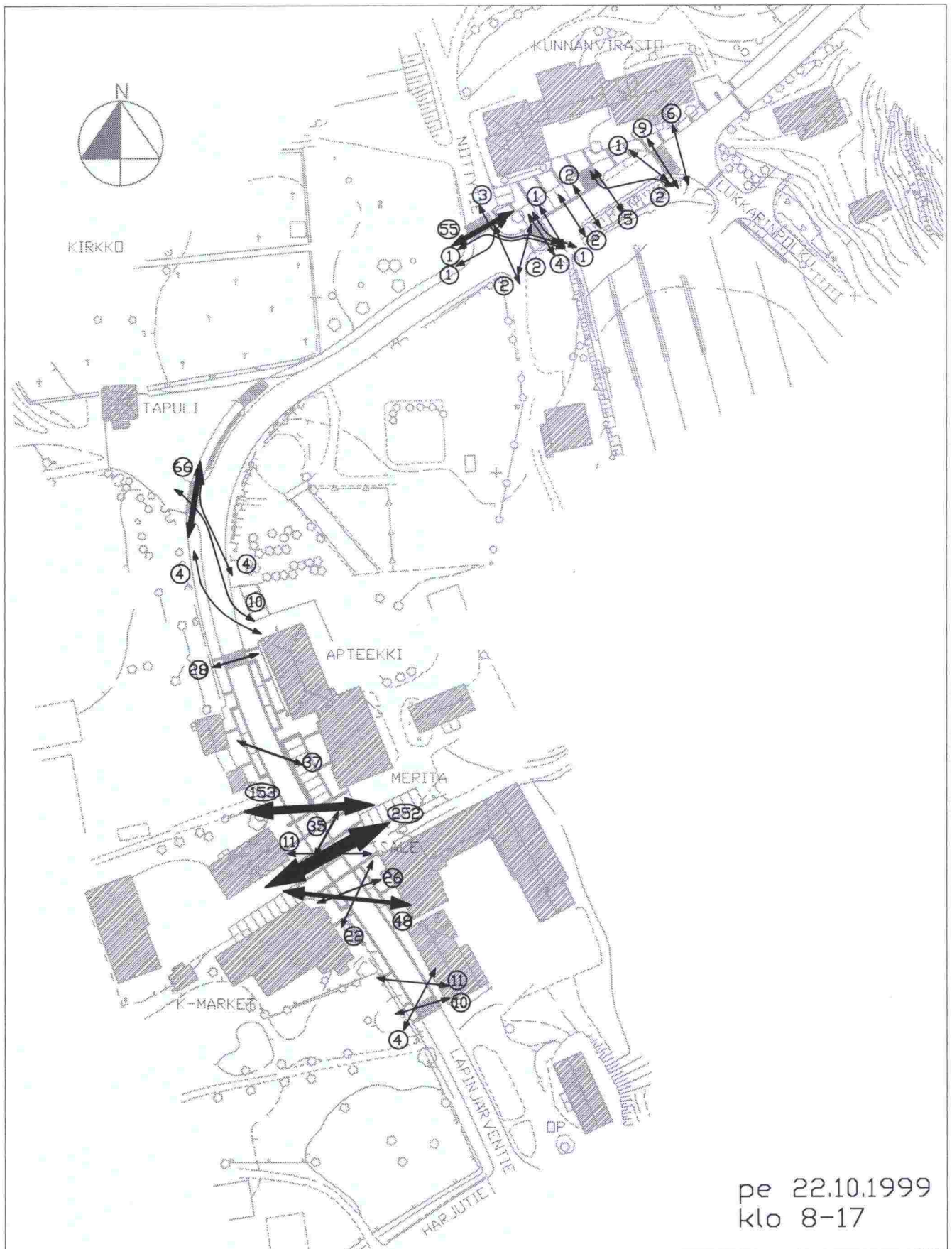
Kirkon mutkan lähellä Lapinjärventie ylitettiin ennen saneerausta eniten viistosti apteekkia kohden. Saneerauksen jälkeen apteekin kohdan suojatietä käytettiin varsin hyvin, mutta tie ylitettiin edelleenkin myös viistosti apteekin kulmalta kirkon pysäköintipaikkaa kohden.

Kunnantalon kohdalla Lapinjärventie ylitettiin ennen tien saneerausta eniten vanhan kunnantalon ja Lukkarinpolun kohdilla. Ylityskohtia oli useassa kohdin Niittytien ja Lukkarinpolun välisellä osuudella. Saneerauksen jälkeen Lukkarinpolun kohdan suojatietä käytettiin melko hyvin, mutta Lapinjärventie ylitettiin lähes yhtä monta kertaa suojateiden ulkopuolelta. Koululaisten syysloman vaikutus näkyy eniten tässä kuvauspaikassa.

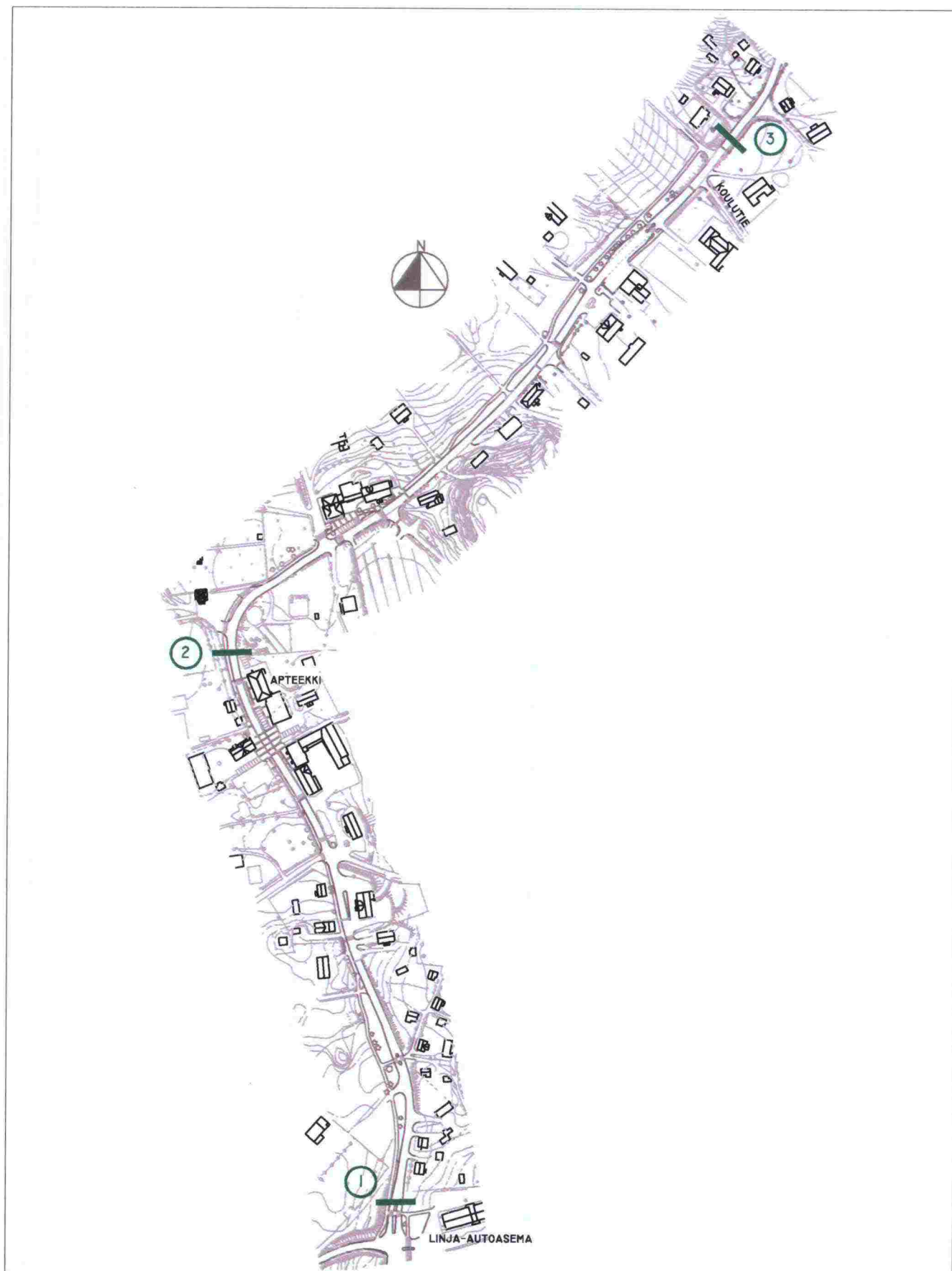
Kevytliikenteen ylitysreitit ja määrät ennen- ja jälkeenseurannassa on esitetty kuvissa 5/2-3.



Kuva 5/2. Kevyen liikenteen käyttämät Lapinjärventien ylityskohdat ennen-tilanteessa.



Kuva 5/3. Kevyen liikenteen käyttämät Lapinjärventien ylityskohdat jälkeen-tilanteessa.



Kuva 6/1. Konelaskentapisteiden sijainti.

6 AUTOLIIKENTEEEN MÄÄRÄT

Lapinjärventien autoliikenteen vuorokausi- ja tunti-liikenteen määriä selvitettiin viikon kestäneiden konelaskentojen avulla kolmessa kohdassa. Konelaskentakohdat sijaitsivat Lapinjärventien eteläosassa ja linja-autoaseman liittymän pohjoispuolella, keskustassa apteekin pohjoispuolella sekä koillisosassa Koulutien pohjoispuolella.

Laskennat tehtiin ennen saneerausta viikolla 41 syksyllä 1997 ja saneerauksen jälkeen viikolla 46 syksyllä 1999. Konelaskentakohtien sijainti on esitetty kuvassa 6/1.

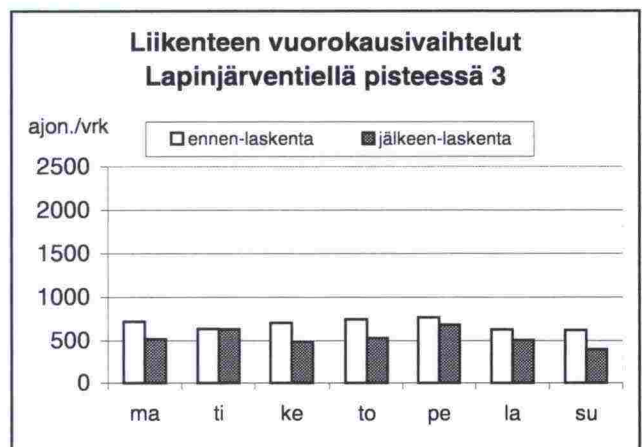
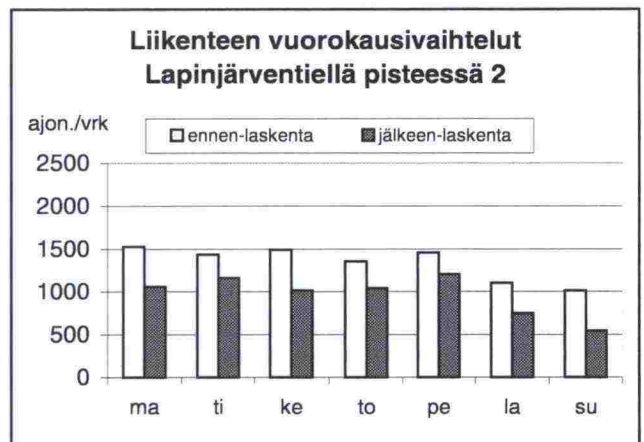
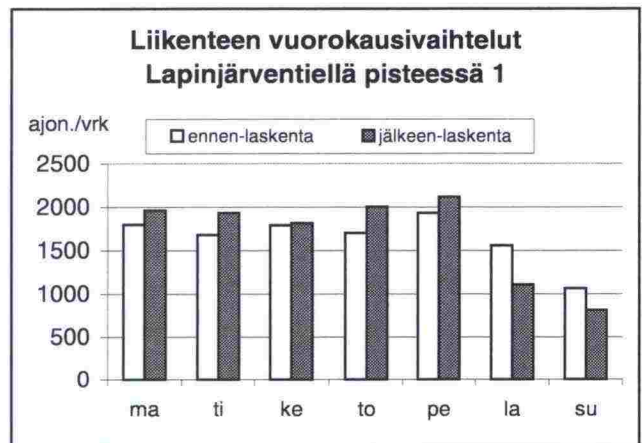
Vuorokausiliikenne

Vuorokausiliikenteen määrät olivat sekä ennen tien saneerausta että tien saneerauksen jälkeen suurimmat Lapinjärventien eteläosassa, missä normaali arkivuorokausiliikenne oli ennentilanteessa noin 1800 ajon/vrk. Saneerauksen jälkeen liikennemäärät olivat tässä mittauskohdassa jonkin verran kasvaneet arkipäivisin, viikonloppuna liikennemäärät sen sijaan olivat vähentyneet. Normaali arkivuorokausiliikenne oli jälkeennmittauksissa noin 1900-2000 ajon/vrk. Perjantai oli vilkkain päivä sekä ennen- että jälkeennmittauksissa, 1900-2100 ajon/vrk.

Keskustan mittauskohdassa liikenne oli jälkeennmittauksessa vähentynyt melko paljon, noin 400 ajon/vrk. Normaali arkivuorokausiliikenteen määrä oli ennenmittauksessa noin 1400 ajon/vrk ja jälkeennmittauksessa noin 1000 ajon/vrk. Ennen saneerausta vilkkain päivä oli maanantai, jolloin keskustassa liikkui yli 1500 ajon/vrk. Saneerauksen jälkeen vilkkain päivä oli perjantai ja silloin autoja oli keskustassa hieman yli 1200 ajon/vrk.

Tien pohjoisosassa vuorokausiliikenteen määrät olivat noin puolet keskustapisteen liikenteen määrästä sekä ennen- että jälkeennmittauksissa. Tästäkin mittauskohdassa liikenteen määrät olivat vähentyneet noin 200 ajon/vrk. Normaali arki-vuorokausiliikenne oli ennenmittauksessa noin 700 ajon/vrk ja jälkeennmittauksessa noin 500 ajon/vrk. Perjantai oli vilkkain päivä sekä ennen- että jälkeennmittauksessa.

Vuorokausiliikenteen vaihtelut mittauskohdissa 1-3 on esitetty kuvassa 6/2.



Kuva 6/2. Vuorokausiliikenteen määrät ennen- ja jälkeen laskennoissa.

Tuntiliikenne

Tuntiliikenne oli vilkkaimmillaan niinikään mittauskohdassa 1, jossa ennenmittauksessa tiistain huippuntunti klo 15-16 liikennettä oli yli 170 ajon/h. Jälkeenmittauksessa huipputunti oli perjantaina klo 15-16 ja silloin autoja oli lähes 190 ajon/h. Ennen saneerausta perjantain huipputunti oli klo 13-14 ja silloin liikennettä oli n. 170 ajon/vrk. Lauantain huipputuntina ennenmittauksessa klo 10-11 autoja oli liikkeellä vähän alle 170 ajon/h. Jälkeenmittauksessa samana huipputuntina oli liikkeellä 120 ajon/h.

Keskustan mittauskohdassa (2) koko viikon huipputunti oli tiistaina klo 15-16, jolloin liikennemäärä oli hieman yli 120 ajon/h. Jälkeenmittauksessa viikon huipputunti oli maanantaina klo 15-16, 111 ajon/h. Ennentilanteessa lauantaina klo 10-11 autoja oli liikkeellä noin 130 ajon/h ja jälkeentilanteessa klo 13-14 81 ajon/h.

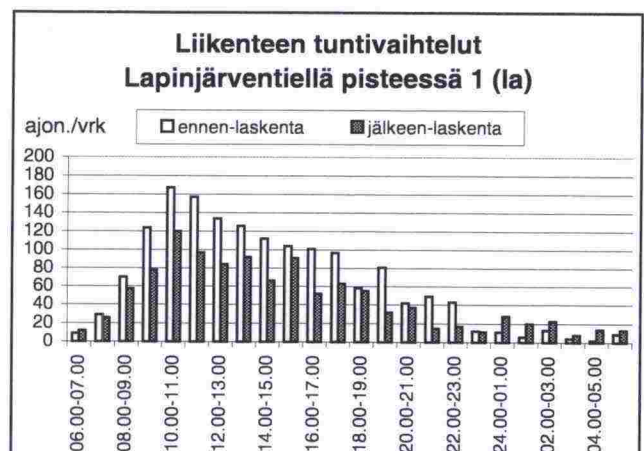
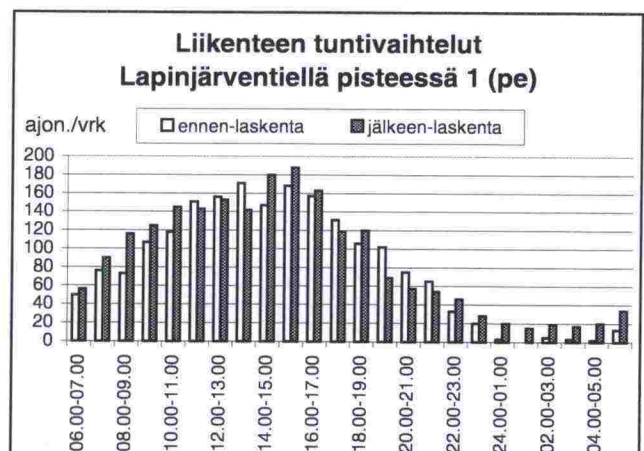
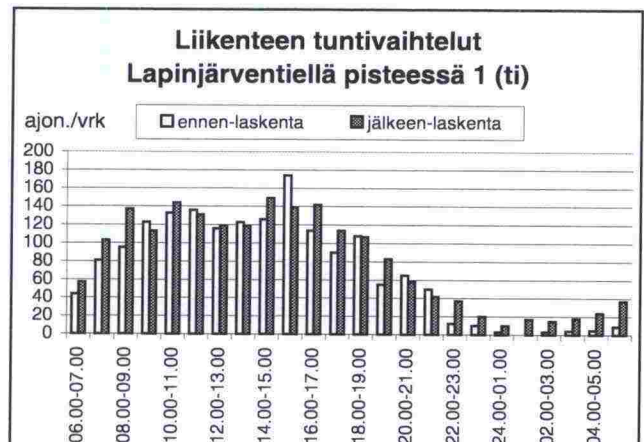
Mittauskohdassa 3 huipputunnit olivat ennenmittauksessa tiistaina klo 11-12, perjantaina klo 13-14 ja lauantaina 11-12 ja liikennettä oli noin 70 ajon/h. Jälkeenmittauksessa vastaavat huipputunnit olivat tiistaina klo 16-17 ja lauantaina klo 13-14, jolloin autoja oli noin 60 ajon/h. Perjantain huipputuntina klo 18-19 autoja liikkui 92 ajon/h. Tämä lienee nuorison perjantai-illan liikennettä.

Tuntiliikenteen vaihtelut mittauskohdissa 1-3 on esitetty kuvissa 6/3-5.

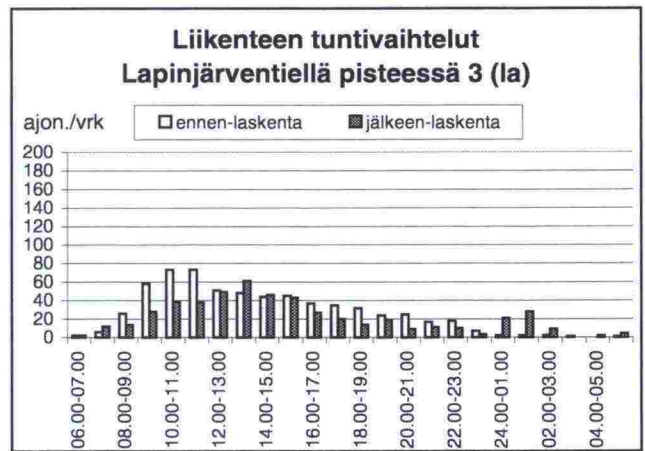
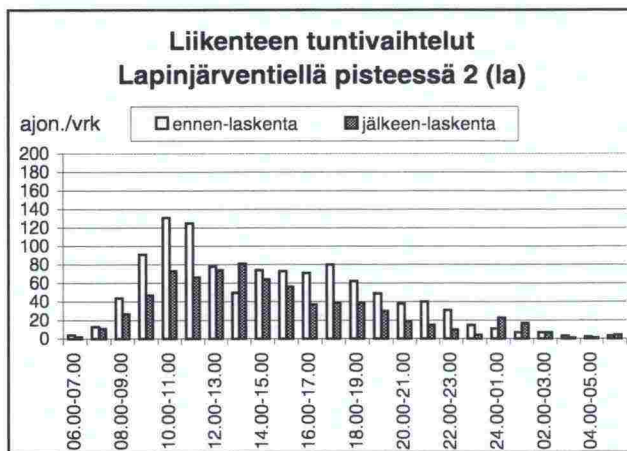
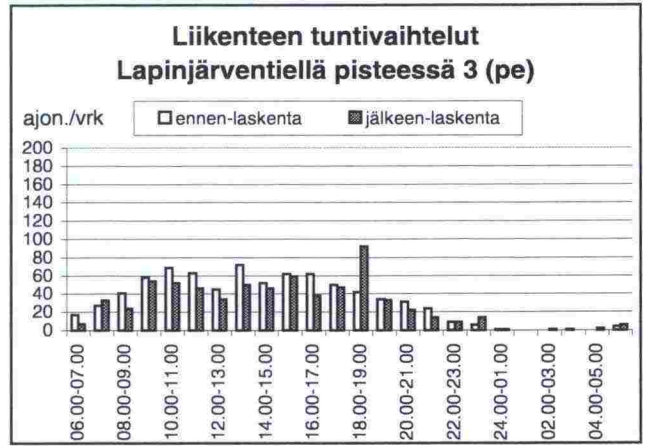
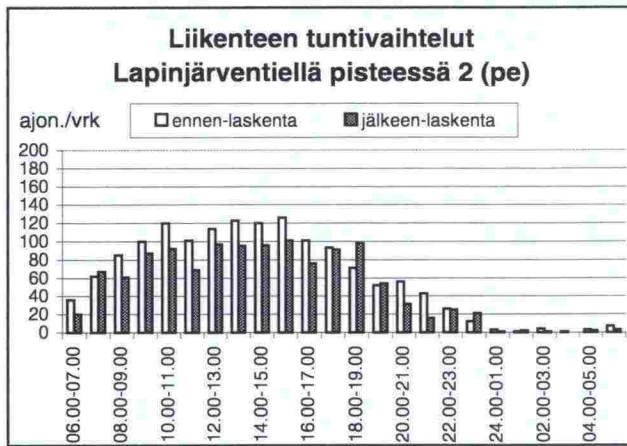
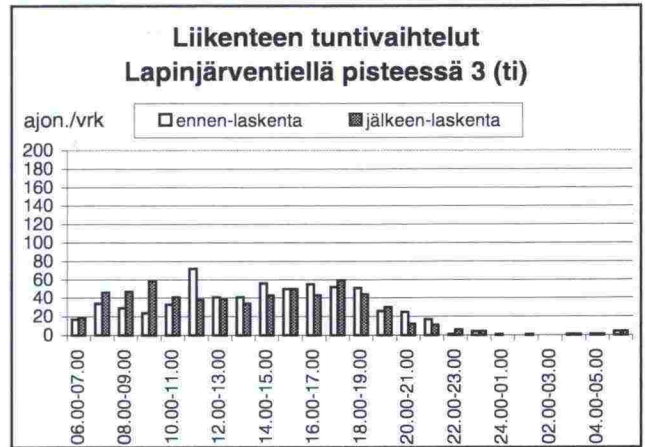
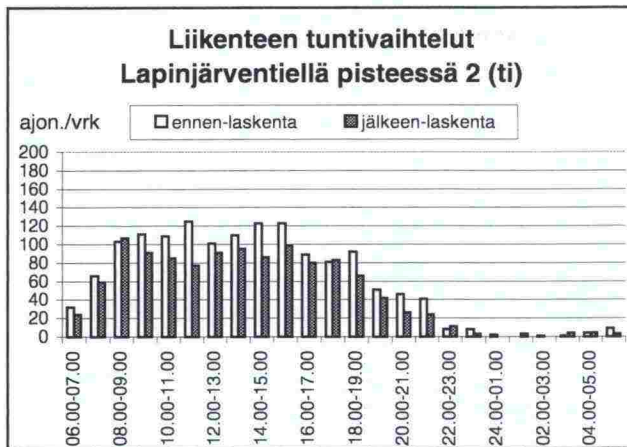
7 PYSÄKÖINTI

Pysäköityjen autojen määrät ja sijainti Lapinjärven keskusta-alueella kirjattiin ennen saneerausta perjantaina 12.9.1997 viitenä ajankohtana; klo 9.30, 10.30, 12.45, 15.00 ja 16.00 alkaen. Saneerauksen jälkeen pysäköidyt autot kirjattiin klo 9.30, 10.15, 13.00 ja 15.15. Kaikkina ajankohtina sekä ennen että jälkeen pysäköintitilaa löytyi keskusta-alueelta hyvin. Pysäköityjen autojen kokonaismäärät olivat jälkeentilanteessa hieman pienemmät kuin ennen, 7 autoa vähemmän keskipäivän ja iltapäivän tarkkailuajankohtina.

Kuvissa 7/1-4 on esitetty pysäköidyt autot keskipäivällä ja iltapäivällä ennen- ja jälkeentilanteissa.



Kuva 6/3. Tuntiliikenteen vaihtelut mittauskohdassa 1.

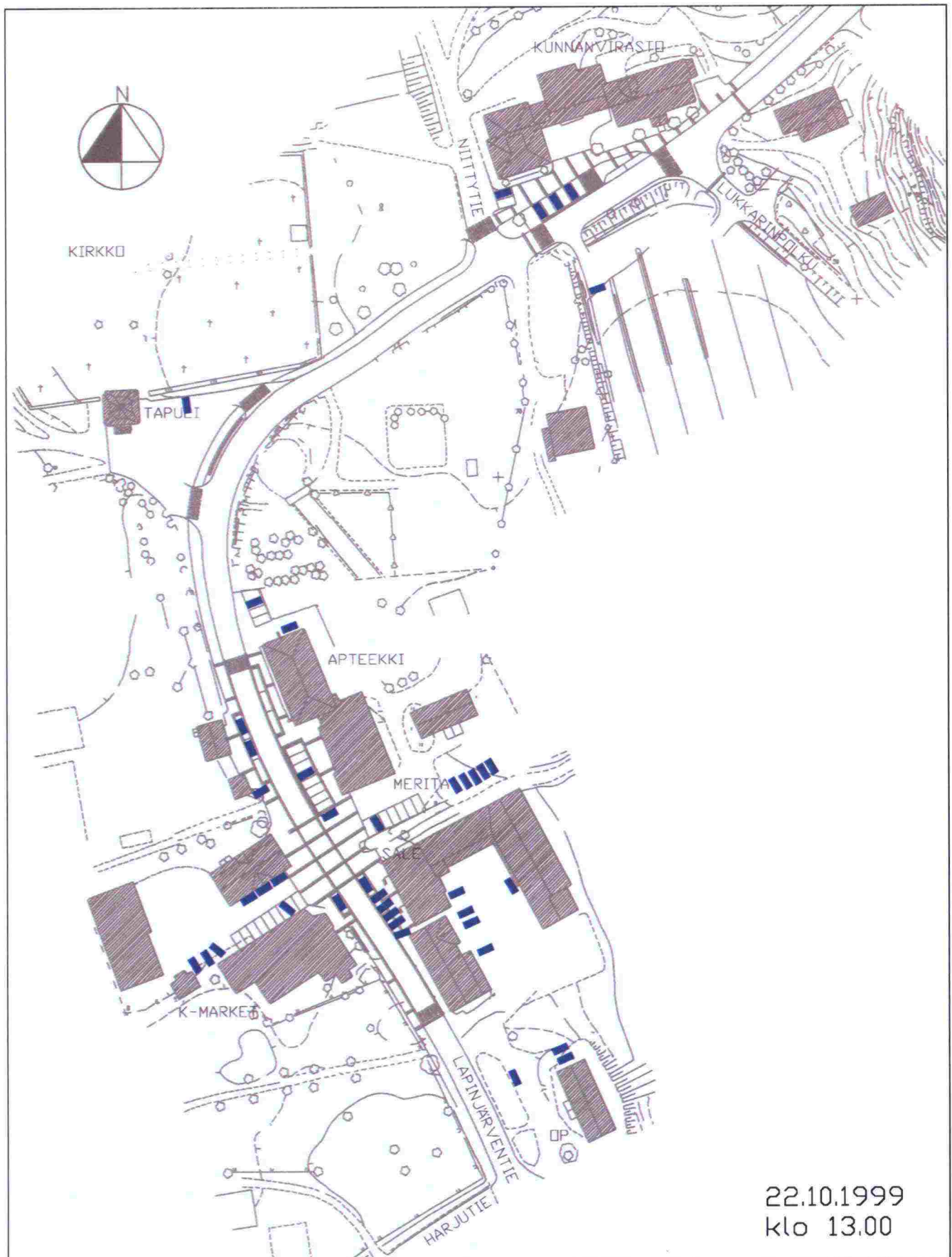


Kuva 6/4. Tuntiliikenteen vaihtelut mittauskohdassa 2.

Kuva 6/5. Tuntiliikenteen vaihtelut mittauskohdassa 3.



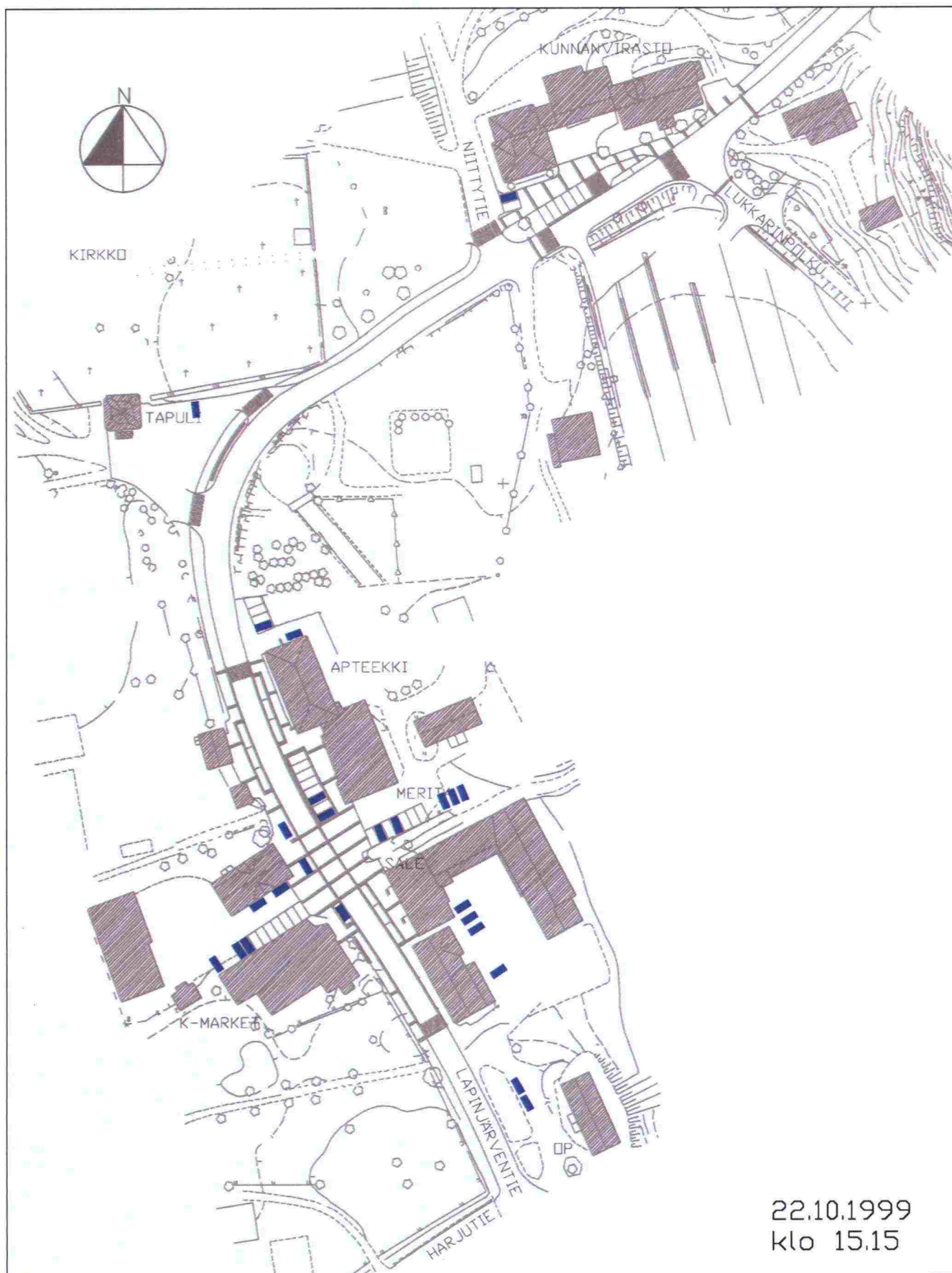
Kuva 7/1. Pysäköidyt autot Lapinjärven keskustassa keskipäivällä ennen tien saneerausta.



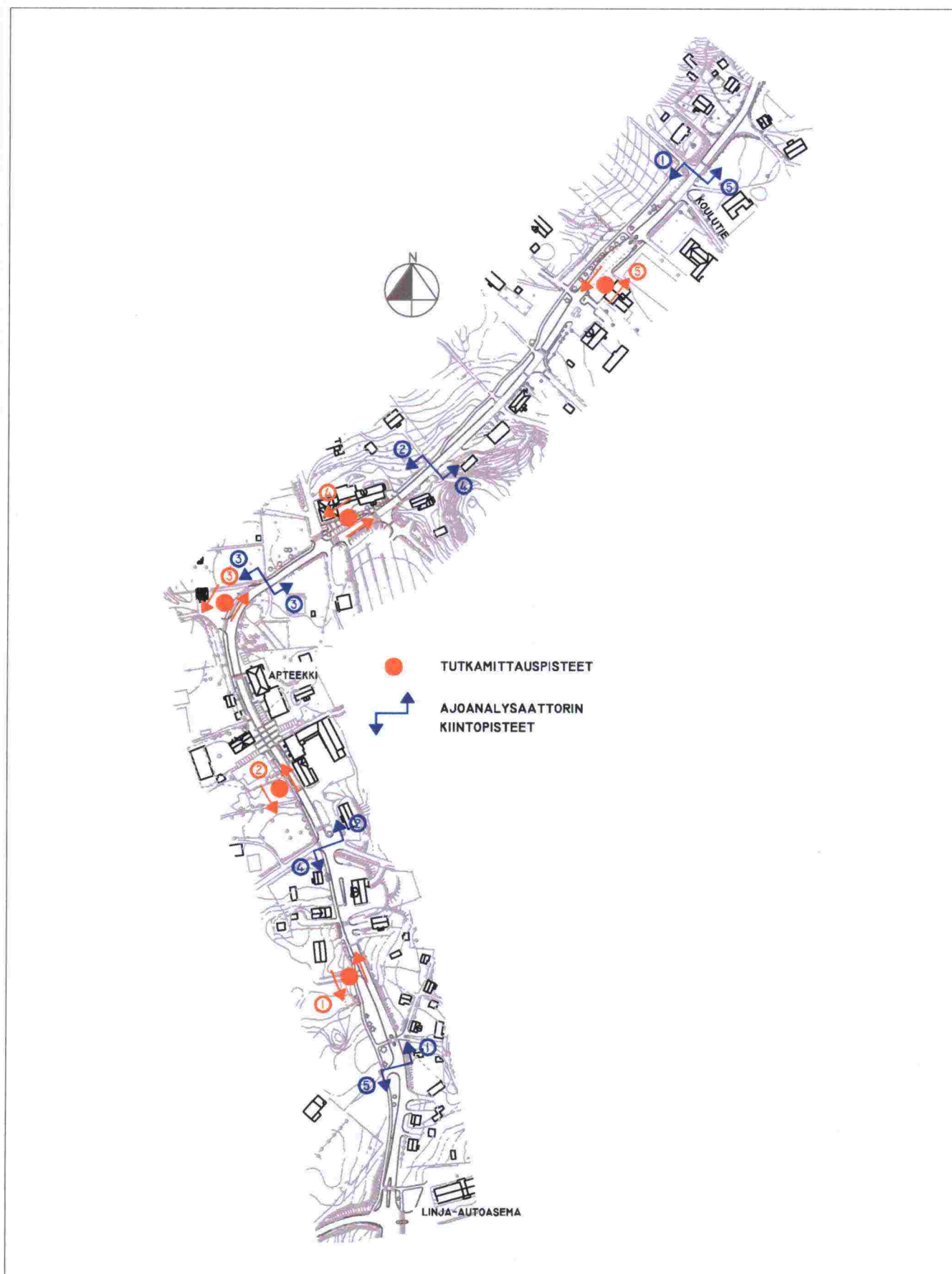
Kuva 7/2. Pysäköidyt autot Lapinjärven keskustassa keskipäivällä saneerauksen jälkeen.



Kuva 7/3. Pysäköidyt autot Lapinjärven keskustassa iltopäivällä ennen tien saneerausta.



Kuva 7/4. Pysäköidyt autot Lapinjärven keskustassa iltapäivällä saneerauksen jälkeen.



Kuva 8/1. Tutkamittausten kohdat ja ajoanalysaattoriajojen kiintopisteet.

8 AJONOPEUS

8.1 Tutkamittaukset

Autojen ajonopeuksia selvitettiin sekä tutkamittauksilla että VTT:n ajoanalysaattoriauton mittauksilla. Tutkamittaukset kertovat pistenopeuksista ja ajoanalysaattorin tulokset ajonopeuden muutoksista ajettaessa Lapinjärventietä linja-autoaseman liittymän ja koulun Järvi-tien välillä.

Tutkamittaukset tehtiin 5 kohdassa, ennen tien saneerausta 16.-17.10.1997 ja saneerauksen jälkeen 18.11.1999. Kaikissa mittauspisteissä mitattiin pistenopeudet molemmista ajosuunnista vähintään 100 ajoneuvosta. Nopeusrajoitus oli ennentilanteessa kaikkien mittauspisteiden kohdalla 50 km/h. Saneerauksen jälkeen neljässä mittauskohdassa oli 30 km/h nopeusrajoitus ja yhdessä 40 km/h nopeusrajoitus. Tutkamittauskohtien sijainti on esitetty kuvassa 8/1.

Ennen

Tutkamitatut ajonopeudet sisääntulojaksoilla mittauspaikoissa 1 ja 5 olivat suuremmat kuin muissa keskustapisteissä. Paikassa 1 keskinopeudet V50 olivat hieman alle 50 km/h ja maksiminopeudet noin 75 km/h. 40 % mitatuista ajoneuvoista ylitti nopeusrajoituksen.

Paikassa 5 keskinopeudet olivat yli 50 km/h ja maksiminopeudet lähes 90 km/h. Lähes 60 % autoilijoista ylitti nopeusrajoituksen.

Keskustan mittauspaikoissa 2 ja 3 keskinopeudet olivat noin 35 km/h ja maksiminopeudet pääosin alle 60 km/h. Paikassa 2 etelän suuntaan ajaneiden autojen maksiminopeus oli 64 km/h. Ajoneuvot noudattivat nopeusrajoitusta varsin hyvin, sillä vain noin 10 % mitatuista ajoneuvoista ylitti nopeusrajoituksen. Kunnantalon kohdalla paikassa 4 keskinopeudet olivat noin 45 km/h, maksiminopeudet jopa 70 km/h. Nopeusrajoituksen ylitti tässä kohdassa ajosuunnasta riippuen 25-38 % autoilijoista.

Jälkeen

Mittauspaikoissa 1 ja 5 nopeudet olivat laskeneet kaikkein eniten, V50 oli 30 km/h tai sen alle. Maksiminopeudet olivat kuitenkin jopa yli 50 km/h.

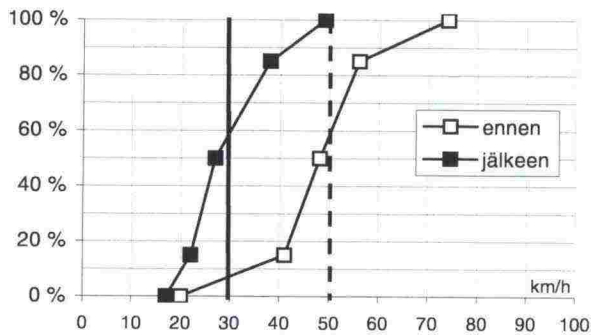
Keskustan mittauspaikassa 2 nopeudet olivat laskeneet myös selvästi ja V50 oli noin 25 km/h. Maksiminopeudet pysyivät tässä paikassa 40 km/h:ssa tai sen alle.

Kirkon mutkan kohdalla olevassa mittauspaikassa 3 nopeudet eivät olleet laskeneet merkittävästi pohjoisen suuntaan ajaneilla autoilla. Etelän suuntaan ajaneiden autojen nopeudet olivat laskeneet jonkin verran, etenkin maksiminopeus 55 km/h:sta 45 km/h:iin.

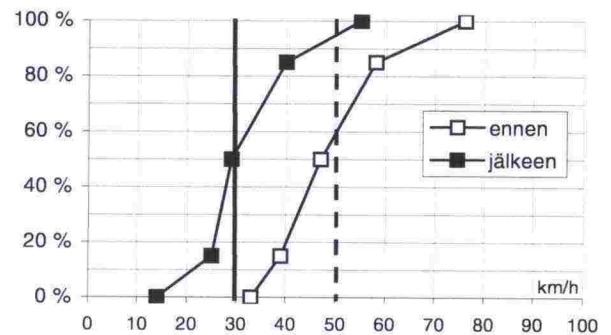
Kunnanviraston kohdalla olleessa mittauspaikassa tutkamitatut ajonopeudet olivat laskeneet selvästi, 10 km/h:ia tai enemmän. V50 oli kuitenkin kumpaankin ajosuuntaan yli nopeusrajoituksen (30 km/h) ja maksiminopeudet 45-50 km/h:ia.

Kuvissa 8/2-3 on esitetty tutkamittausten tulokset.

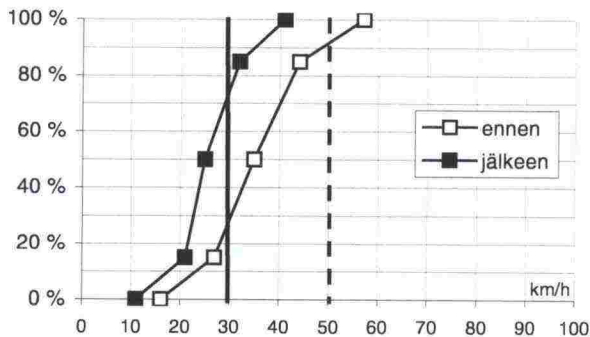
Piste 1, pohjoisen suuntaan



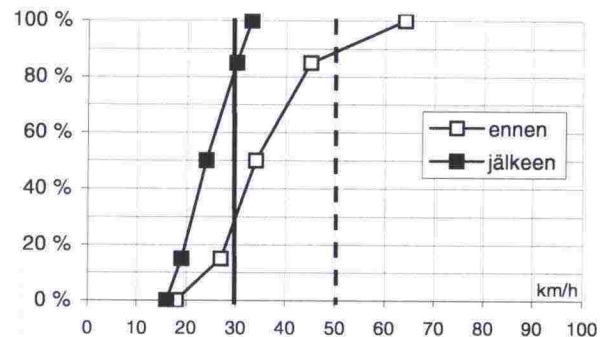
Piste 1, etelän suuntaan



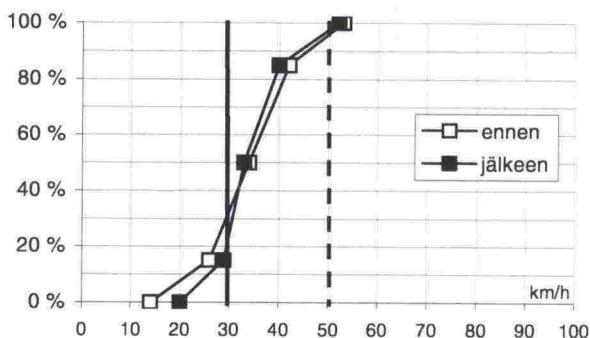
Piste 2, pohjoisen suuntaan



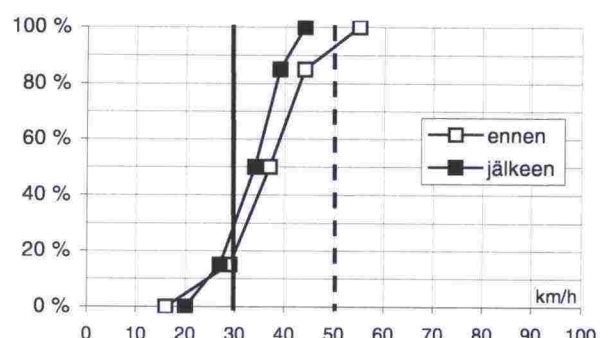
Piste 2, etelän suuntaan



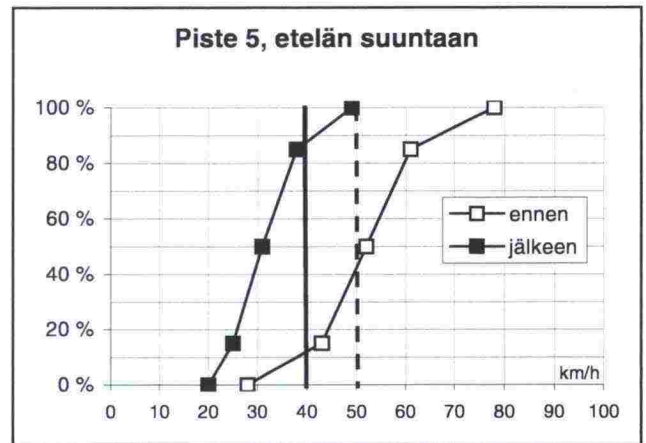
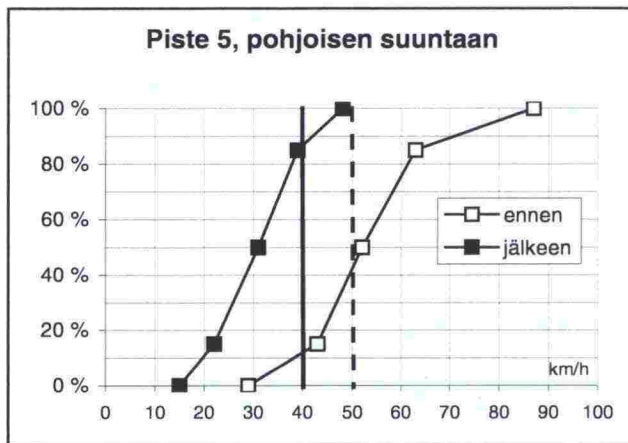
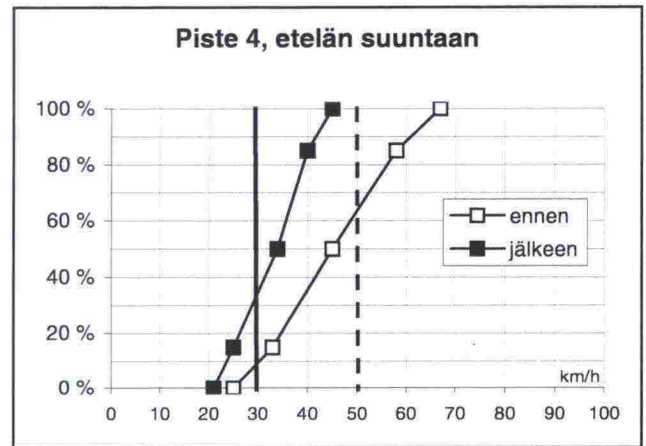
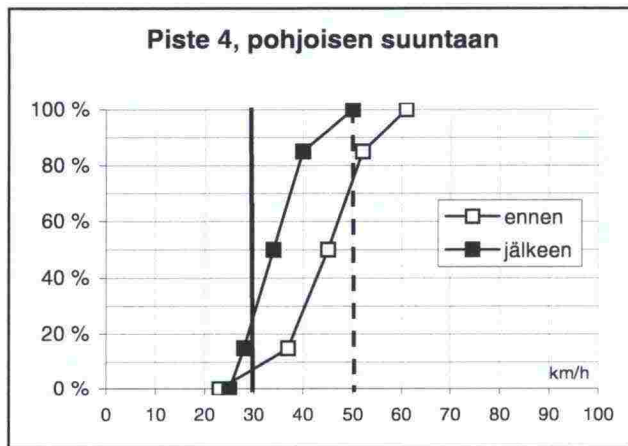
Piste 3, pohjoisen suuntaan



Piste 3, etelän suuntaan



Kuva 8/2. Tutkamittausten tulokset pisteissä 1-3.



Kuva 8/3. Tutkamittausten tulokset pisteissä 4-5.

8.2 Ajoanalysaattori

Analysaattorimittaukset tehtiin perjantaina 12.9.1997 klo 8-14 välisenä aikana ja perjantaina 22.10.1999 klo 8-15 välisenä aikana. Analysaattoriauto ajoi muun liikenteen mukana linja-aut aseman liittymän ja Järvitien liittymän välillä 30 kertaa kumpaankin ajosuuntaan. Analysaattoriajojen kiintopisteet on esitetty kuvassa 8/1.

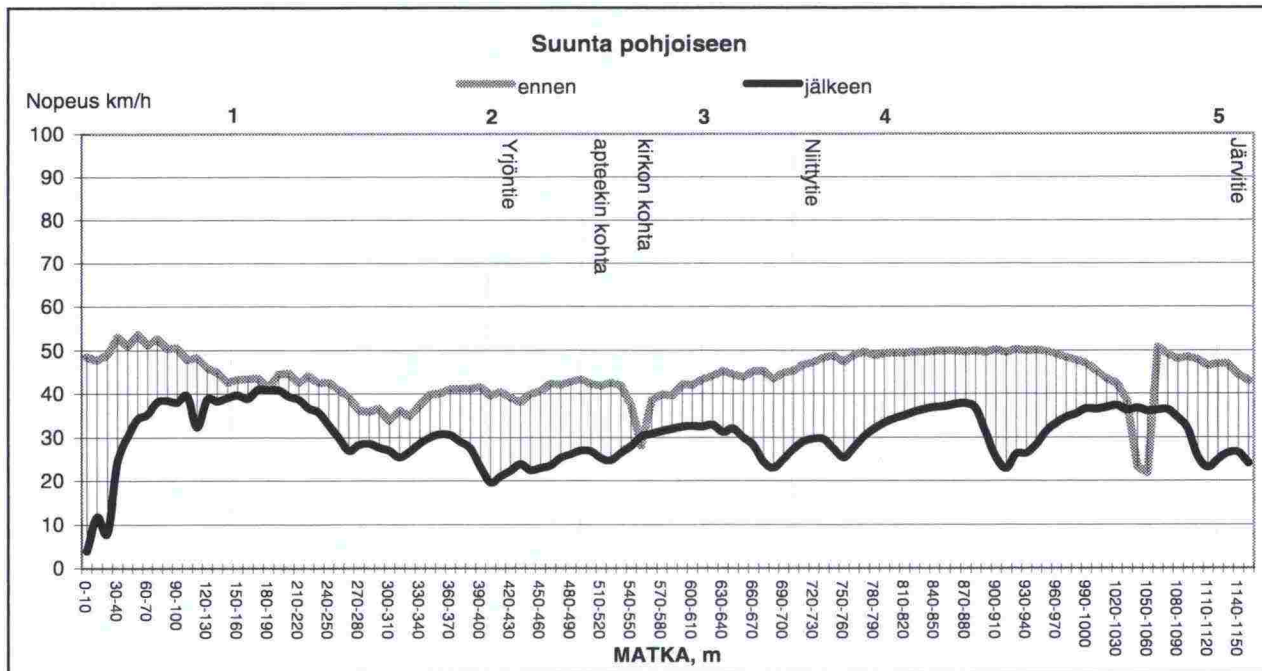
Analysaattoriajojen keskiarvonopeuskäyristä käy ilmi, että keskinopeudet olivat ennenmittauksessa pohjoisen suuntaan ajettaessa aluksi noin 50 km/h, laskivat Osuuspankin kohdalla alle 40 km/h ja edelleen kirkon mutkan kohdalla hieman alle 30 km/h. Niittytien jälkeen nopeudet taas kasvoivat ja keskinopeus oli noin 50 km/h. Maksiminopeudet olivat jopa yli 70 km/h ja 50 km/h tai sen yli koko mitatulla matkalla. Jälkeenmittauksessa pohjoisen suuntaan ajettaessa keskinopeudet olivat alussa noin 40 km/h ja laskivat Urheilupolun pohjoispuolella sijaitsevan korotetun alueen jälkeen noin 30 km/h:iin. Seuraavan korotuksen kohdalla, kauppa-aukiota lähestyessä, keskinopeudet laskivat 20 - 25 km/h. Kirkon mutkan jälkeen keskinopeudet nousivat hieman yli 30 km/h:iin ja laskivat kunnanviraston kohdalla korotetulla alueella 25 km/h:iin.

Korotettujen alueiden välissä ajettiin välissä ajettiin suurempaa nopeutta, Keskimäärin 30-35 km/h:a. Maksimissaan Lapinjärventien eteläosassa ajettiin yli 50 km/h:a, korotettujen alueiden välissä yli 40 km/h:a.

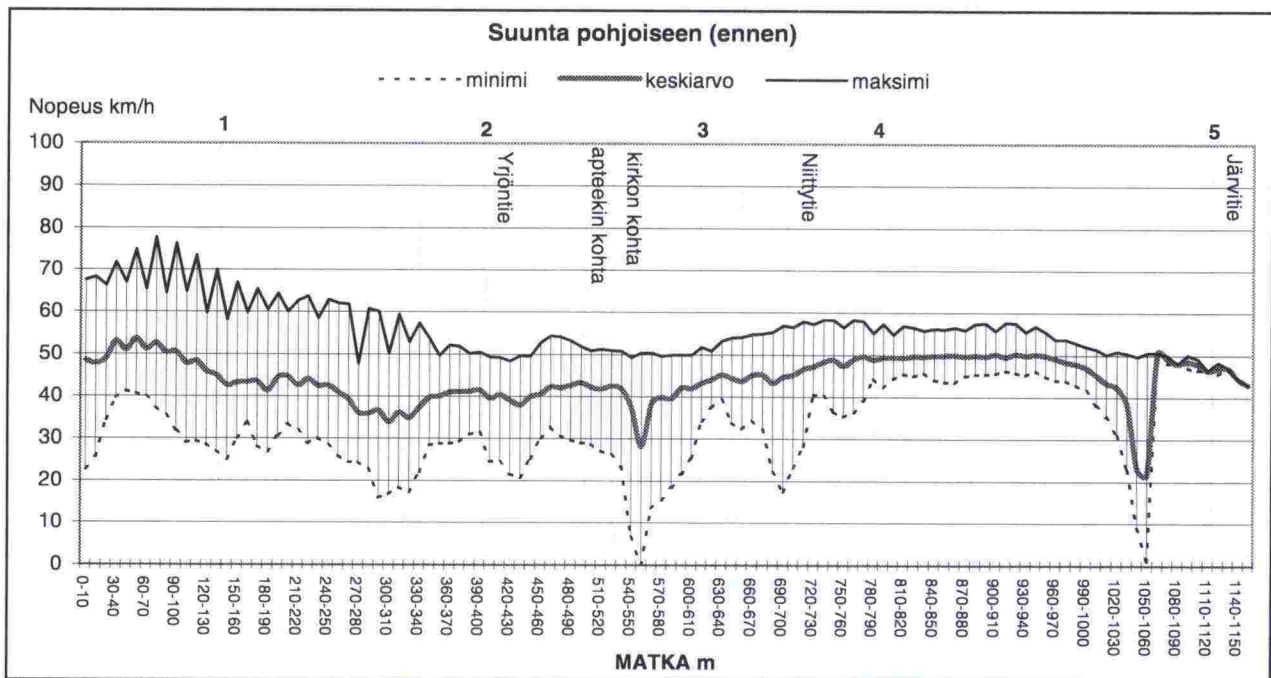
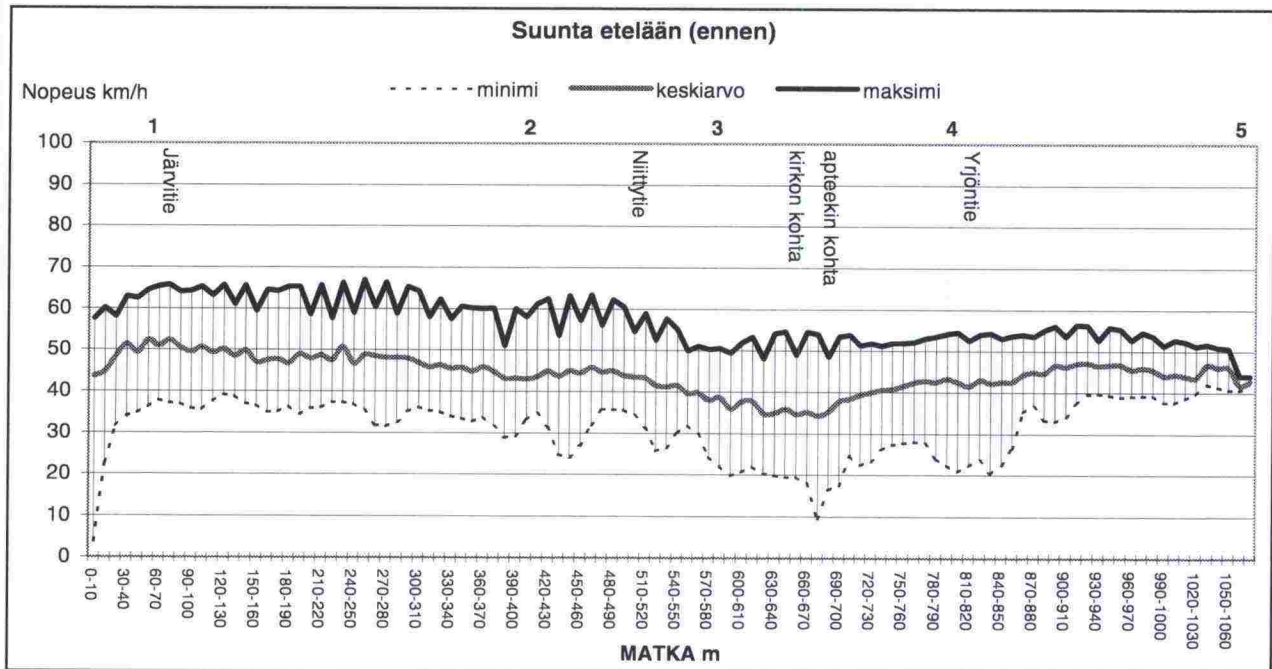
Etelän suuntaan ajettujen ajojen keskiarvonopeus oli ennenmittauksessa aluksi n. 50 km/h. Niittytieta lähestyttäessä keskiarvonopeus laski 45 km/h ja edelleen kirkon mutkan kohdalla 35 km/h. Kauppakesittymän jälkeen nopeus kasvoi jälleen yli 40 km/h. Maksiminopeudet olivat etelän suuntaan ajetuissa ajoissa korkeimmillaan yli 65 km/h.

Jälkeenmittauksissa keskinopeudet olivat niin ikään korotettujen alueiden välissä jopa yli 35 km/h:a. Kauppa-aukion kohdalla keskinopeudet olivat 22-28 km/h:a. Etelän suuntaan ajetuissa mittauksissa maksiminopeudet olivat suuremmat kuin pohjoisen suuntaan. Miniminopeudet olivat kumpaankin suuntaan ajetuissa mittauksissa alle 10 km/h:a.

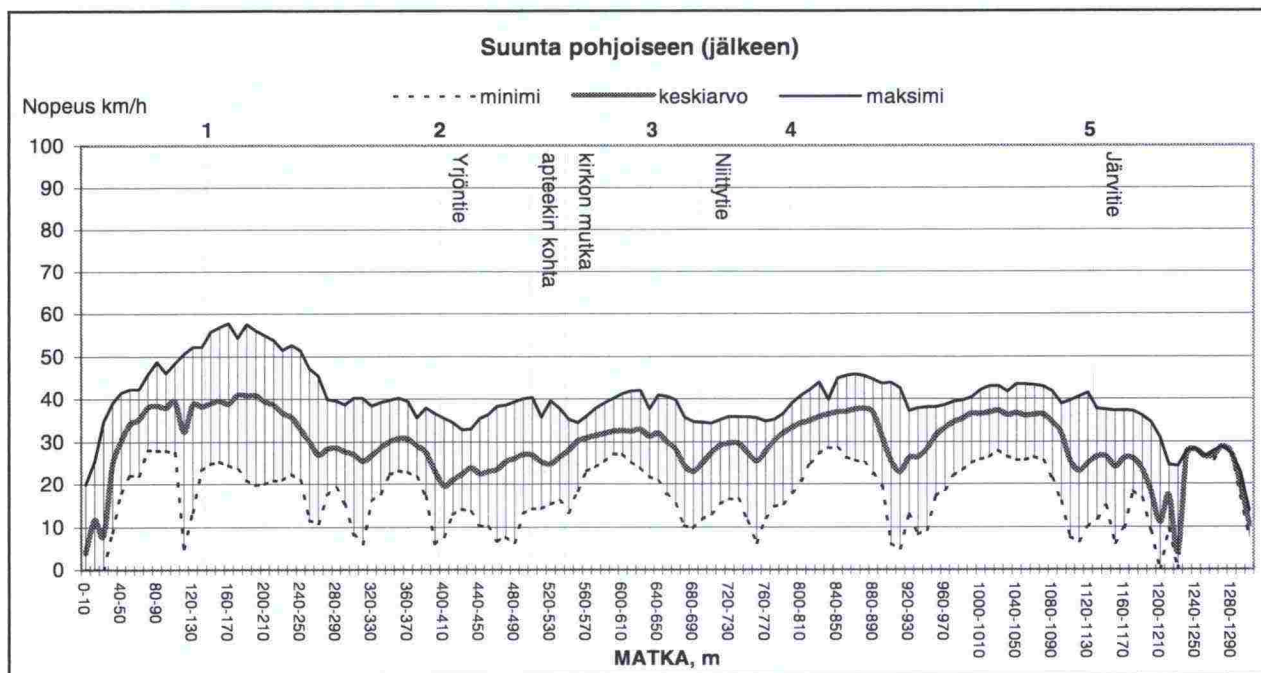
Kuvassa 8/4 on esitetty analysaattoriajojen keskiarvonopeudet molempiin suuntiin ajetuista mittausajoista. Kuvissa 8/5-6 on esitetty minimi-, keskiarvo- ja maksiminopeudet kumpaankin ajosuuntaan ennen- ja jälkeenmittauksissa.



Kuva 8/4. Analysaattoriajojen keskiarvonopeudet molempiin suuntiin ajetuista mittausajoista.



Kuva 8/5. Analysaattoriajojen minimi-, keskiarvo- ja maksiminopeudet kumpaankin ajosuuntaan ennenmittauksissa.



Kuva 8/6. Analysaattoriajojen minimi-, keskiarvo- ja maksiminopeudet kumpaankin ajosuuntaan jälkeenmittauksissa.

9 KYSELYT

9.1 Asukkaat

Lapinjärven asukkaille lähetettiin postitse kyselylomakkeet, joiden avulla pyrittiin kartoittamaan käyttäjien mielipiteitä Lapinjärventien tie- ja liikennejärjestelyistä. Lomakkeet lähetettiin sekä suomen- että ruotsinkielisinä yhteensä 1390 talouteen Lapinjärven taajamaan sekä sen lähikyliin. Ennen taajamatien saneerausta lomakkeet postitettiin viikolla 43 lokakuussa 1997. Lomakkeita palautettiin silloin 243 kpl eli vastausprosentti oli 17,5 %. Saneeratun tien oltua valmis vajaan vuoden postitettiin uusi kyselylomake viikolla 46 marraskuussa 1999. Jälkeenkyselyssä vastausprosentti oli suurempi, 29,2 %, sillä lomakkeita palautettiin 406 kpl.

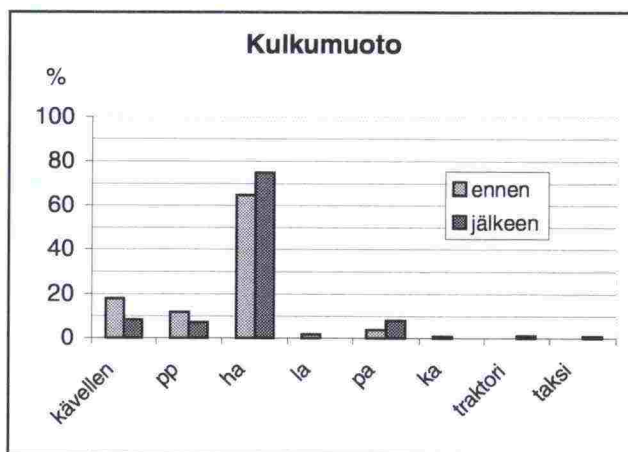
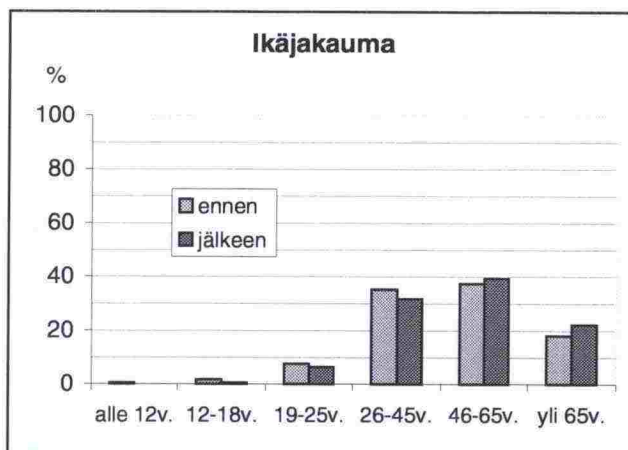
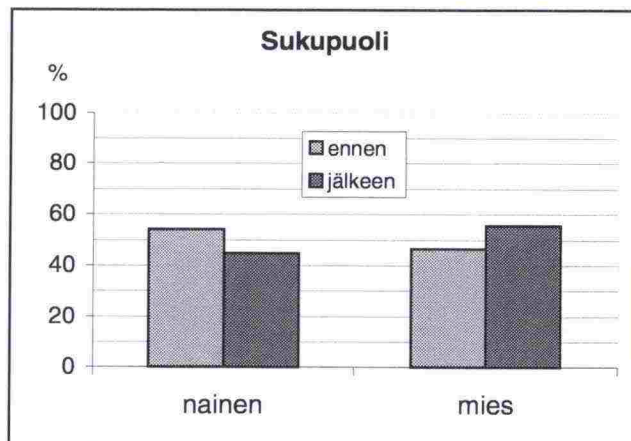
Kyselyissä esitettiin väittämiä, joita asukkaiden pyydettiin arvioimaan asteikolla 1-4 siten, että 1 vastasi täysin eri mieltä ja 4 täysin samaa mieltä. Numero 5 rastitettiin, jos vastaaja ei osannut tai halunnut ottaa väittämään kantaa.

Asukkailta kysyttiin myös mielipiteitä miten uudet tiejärjestelyt ovat muuttaneet liikkumista Lapinjärventien keskustassa autoliikenteen, jalankulun, pyöräilyn, mopoilun ja kunnossapidon suhteen. Lisäksi kysyttiin oliko vastaaja tai joku hänen läheisensä joutunut vaaratilanteeseen tai onnettomuuteen Lapinjärven keskustassa. Mikäli vastaaja oli sitä mieltä, että liikenne on siirtynyt käyttämään muita reittejä, kysyttiin näitä reittejä.

Suomenkieliset kyselylomakkeet on esitetty liitteessä 1.

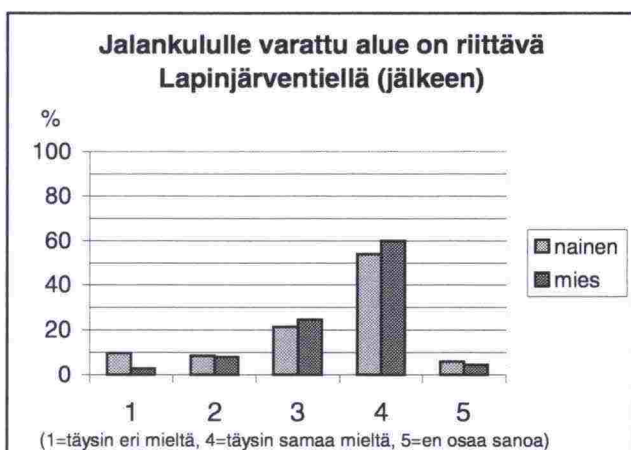
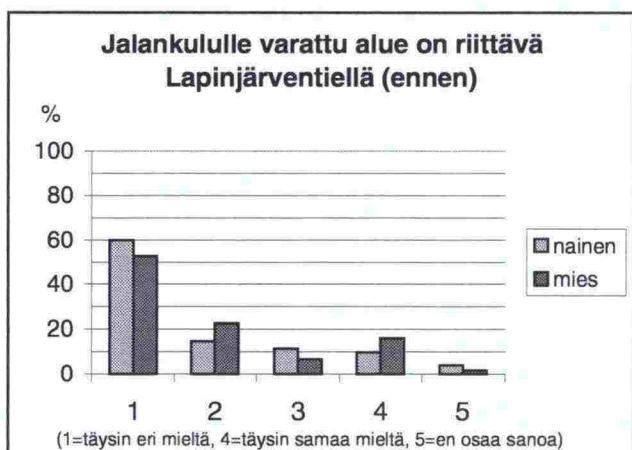
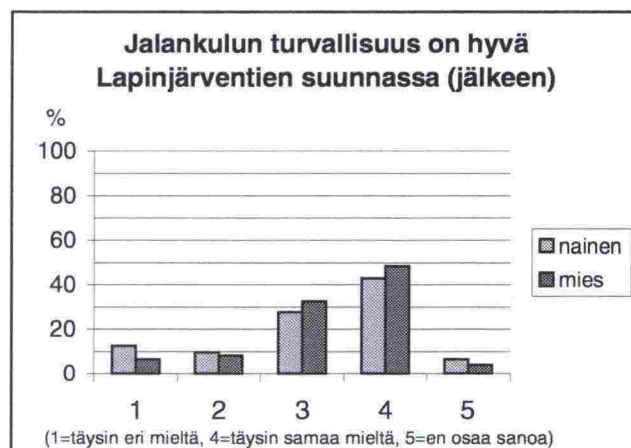
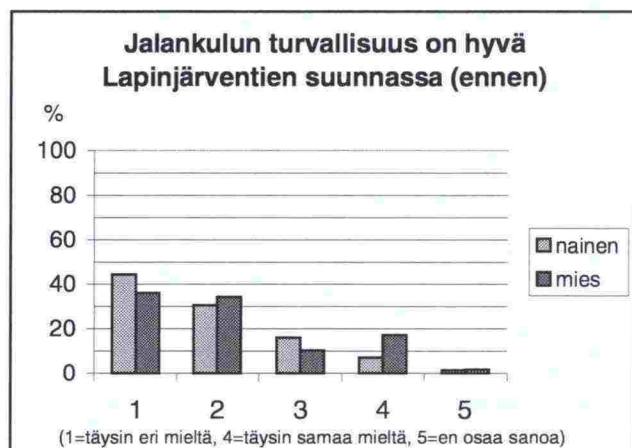
Vastaaajien taustatiedot

Ennen -kyselyn palalauttaneista 53 % oli naisia ja 47 % miehiä. Jälkeen-kyselyyn miehet vastasivat jonkin verran aktiivisemmin eli 55 % vastanneista oli miehiä ja 45% naisia. Sekä ennen- että jälkeen-kyselyissä vastaajista yli 70 % kuului ikäryhmään 26-65 -vuotiaat, yli 65 -vuotiaita oli noin 20 % ja 19-25 -vuotiaita noin 7 %. Yli 60 % vastaajista (jälkeen-kyselyn vastaajista 75%), kulki useimmiten keskustassa henkilöautolla. Vastaa- jien taustatiedot on esitetty kuvassa 9/1.



Kuva 9/1. Vastaaajien taustatiedot.

KYSELYT



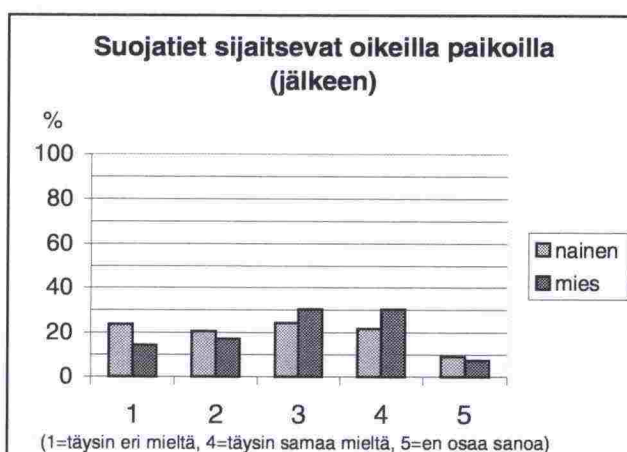
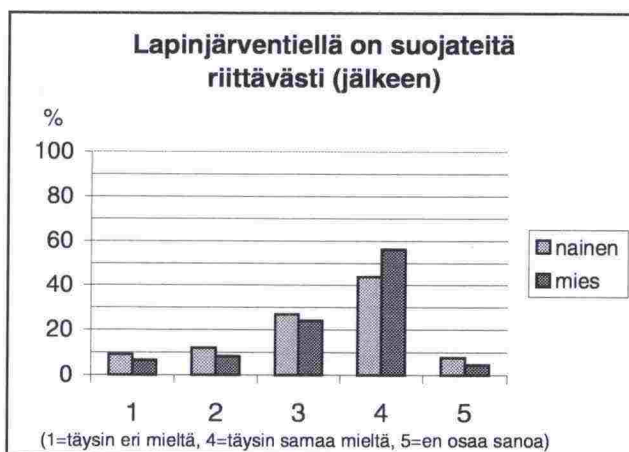
Kuva 9/2. Jalankulkua koskevia mielipiteitä.

Jalankulku

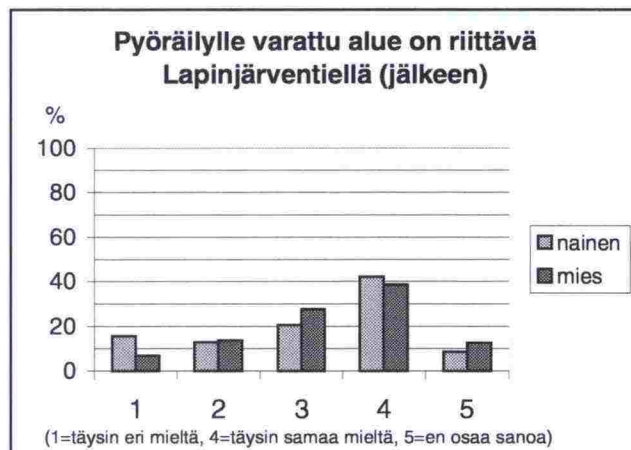
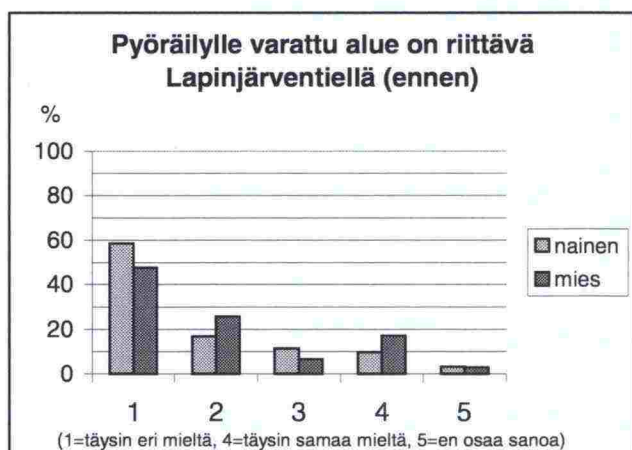
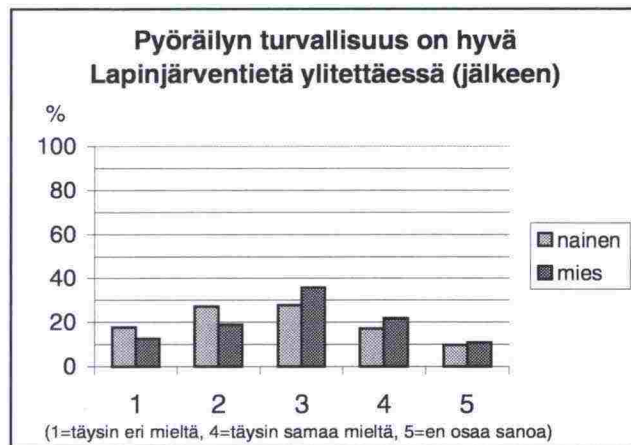
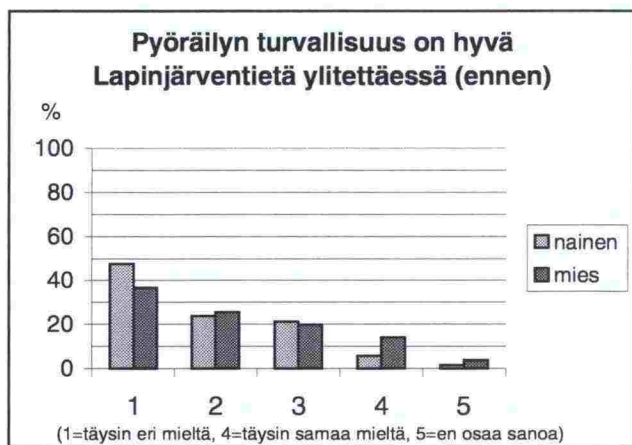
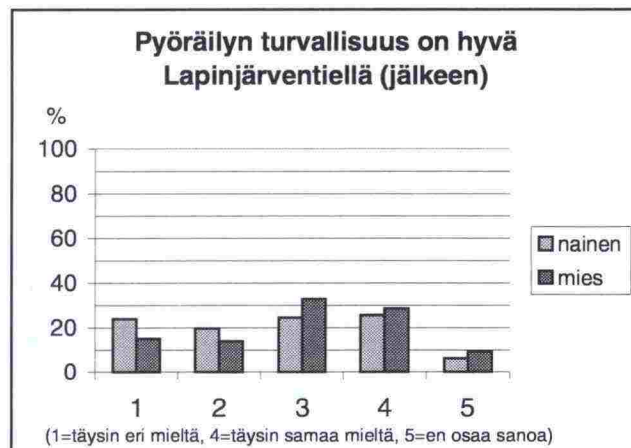
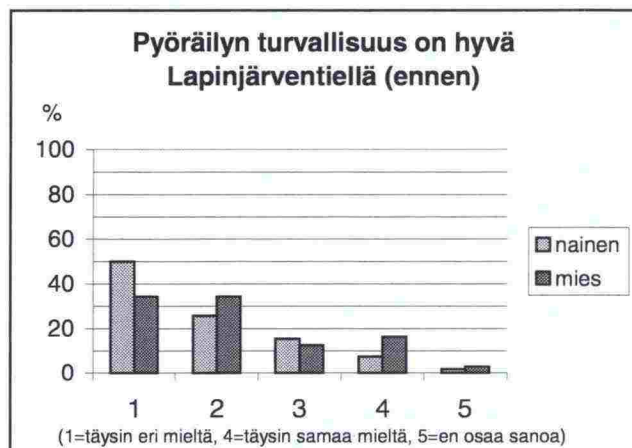
Jalankulun turvallisuuden asukkaat kokivat selvästi parantuneen ennen kaikkea Lapinjärventien suunnassa kulkiessa. Lapinjärventien ylittäminenkin koettiin turvallisemmaksi kuin aikaisemmin ja jalankululle varattua aluetta pidettiin huomattavasti riittävämpänä kuin ennen. Naiset sekä ikäluokista vanhemmat antoivat jälkeenkyselyssä jonkin verran parempia arvosanoja kuin miehet jalankulkua koskeviin väittämiin (kuva 9/2).

Suojateitä koettiin tien saneerauksen jälkeen olevan riittävästi, mutta niiden sijaintiin ei oltu niin tyytyväisiä, tyytyväisempiä kuitenkin kuin ennenkyselyssä (kuva 9/3).

Kun asukkailta kysyttiin miten jalan liikkuminen on muuttunut Lapinjärven keskustassa turvallisuuden parantuminen ja järjestelyt yleensä saivat kiitosta (152 mielipidettä). Arvostelua saivat tolpat sekä korkeat ja terävät reunakivet. Liitteessä 2/1 on esitetty luettelo asukkaiden mielipiteistä jalan-
kulun suhteen.



Kuva 9/3. Suojateitä koskevia mielipiteitä.



Kuva 9/4. Pyöräilyä koskevia mielipiteitä.

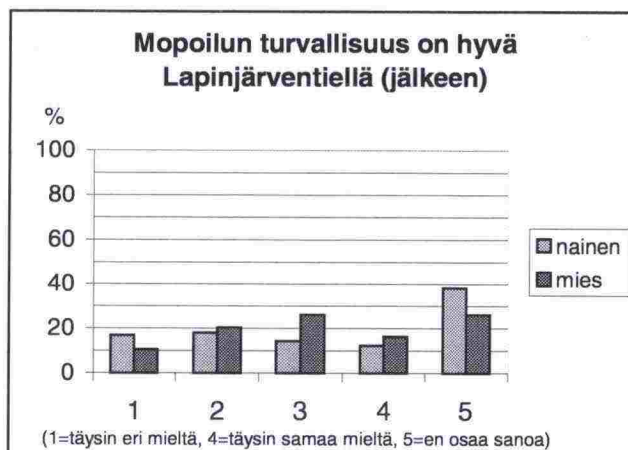
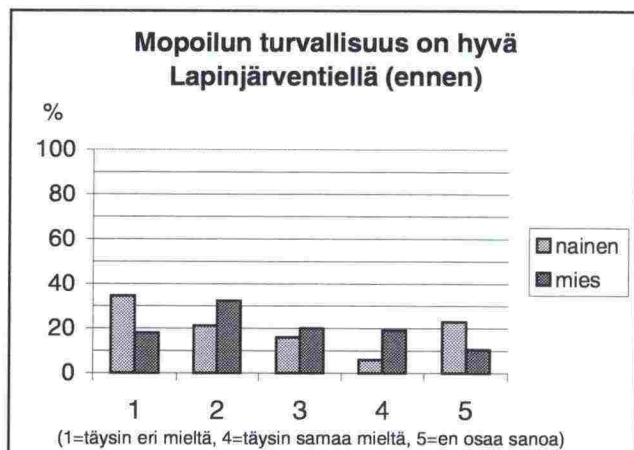
Pyöräily

Pyöräilyn turvallisuuden asukkaat kokivat parantuneen entisestä sekä tien suunnassa että tietä ylitettäessä. Pyöräilylle varattua tilaa pidettiin selvästi riittävämpänä kuin ennen (kuva 9/4).

Pyöräilyn suhteen uudet järjestelyt koettiin enimmäkseen positiivisina (91 mielipidettä), mutta tolpat (tai pollarit) ja terävät, korkeat reunakivet sekä kiviraidoitukset saivat arvostelua. Kapeat polku-pyörän renkaat tahtovat juuttua kivisaumoihin. Tolpat haittaavat etenkin pimeällä. Luettelo mielipiteistä pyöräilyn suhteen on liitteessä 2/2.

Mopoilu

Mopoilun turvallisuudesta mielipiteet hajosivat melko tasaisesti kaikkien arvosanojen kesken sekä ennen- että jälkeenkyselyissä. Toisaalta vastaajista mopon käyttäjiä ei juuri ollut. Kuva 9/5. Mielipiteissä tulivat esille tien kapeus, vaaralliset tolpat ja reunakivet. Mielipiteet mopoilun suhteen on esitetty liitteessä 2/3.



Kuva 9/5. Mopoilua koskevia mielipiteitä.

Autoliikenne

Autoliikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden Lapinjärventiellä asukkaat kokivat selvästi huonontuneen. Heidän mielestään Lapinjärventiellä ei ole nykyisin helppo liikkua autolla (kuva 9/6).

Lapinjärventien ajoradan leveydestä mielipiteet jakautuivat sekä ennen- että jälkeen-kyselyissä melko tasaisesti kaikille arvosanoille. Jälkeen-kyselyssä annetut vastaukset olivat keskimäärin hie- man paremmat kuin ennen. Mielipiteet Lapin- järventien kunnosta jakaantuivat myös melko ta- saisesti kaikille arvosanoille, mutta jälkeen-kyse- lyssä annetut arvosanat olivat keskimäärin hie- man huonommat kuin ennen. Autoliikenteen käyt- tämstä nopeudesta kaikki arvosanat saivat lä- hes yhtä paljon kannatusta sekä ennen- että jäl- keen-kyselyissä. Ajoradan korotuksia kyselyyn vastanneista suurin osa ei pitänyt sopivana kei- nona ajonopeuksien hillitsemiseen (kuva 9/7).

Mielipiteissä autoliikenteen suhteen töyssyt, korokkeet, hidasteet yleensä ja tolpat/pollarit sai- vat ankaraa arvostelua asukkailta. Töyssyjä koe- taan olevan liikaa ja ne ovat asukkaiden mielestä liian korkeita. Ne koetaan niin ärsyttäväksi, että osa autoliijoista on siirtynyt käyttämään sivuteitä ja/tai välttelevät Lapinjärven keskustaa kokonaan. Lu- ettelo mielipiteistä autoliikenteen suhteen on liit- teessä 2/4-5.

Pysäköinti

Pysäköintipaikkoja asukkaiden mielestä ei ole keskustassa tien saneerauksen jälkeen riittävästi. Pysäköintipaikoille ajaminen ja niiltä pois aja- minen koettiin merkittävästi hankalammaksi kuin ennen (kuva 9/8). Maastossa tehdyt laskennat ja tarkkailu eivät kuitenkaan tukeneet näitä mielipi- teitä.

Taajamaympäristö

Lapinjärven taajamaympäristön selvä enemmistö kaikista vastaajaryhmistä koki ennen-kyselys- sä viihtyisäksi. Jälkeen-kyselyssä vastaukset ja- kautuivat tasaisesti kullekin arvosanalle. Tie- ympäristön istutuksia vastaajien enemmistö piti riittävinä. Valaistuksen vastaajat kokivat riittä- vämmäksi kuin ennen (kuva 9/9).

Sopiva nopeus

Sopivimmaksi nopeusrajoitukseksi taajaman kes- kusta enemmistö kaikista vastaajaryhmistä kannatti 40 km/h tai sitä alemmaa nopeutta jo en- nen kyselyssä ja jälkeen-kyselyssä nämä nopeu- det etenkin 30 km/h sai vielä enemmän kannatusta. Naiset kannattivat alhaisempia nopeusra- joituksia kuin miehet (kuva 9/10).

Asukkaiden mielipiteet kunnossapidosta

Asukkaat olivat ennen-kyselyssä varsin tyytyväi- siä kunnossapitoon, sillä tähän kysymykseen vas- tanneista 126 vastaajasta 53 (42 %) piti Lapin- järventien kunnossapitoa hyvänä tai kohtalaise- na. Arvostelua aiheuttivat jonkin verran talvi- kunnossapito sekä asfaltin halkeamat ja routa- vauriot.

Jälkeen-kyselyssä enemmistö vastaajista oli sitä mieltä, että varsinkin talvikunnossapito on vaikeu- tunut ja kallistunut töyssyjen, tolppien ja reuna- kivien vuoksi. Kunnossapitäjät saivat sympatiaa. Toisaalta 25 vastaajaa oli sitä mieltä, että kunnos- sapito on hoidettu hyvin. Liitteessä 2/6 on esitetty luettelo mielipiteistä kunnossapidon suhteen.

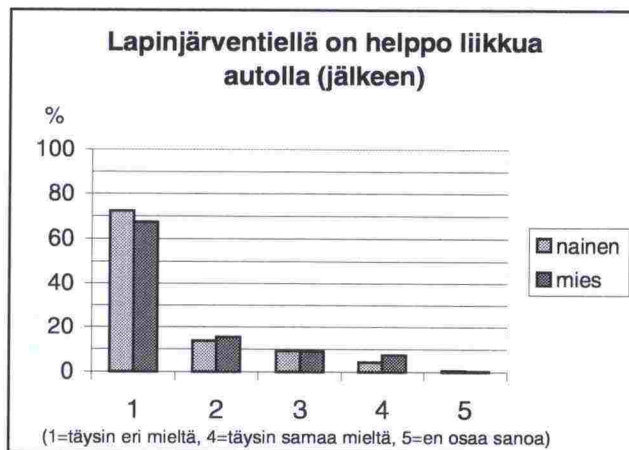
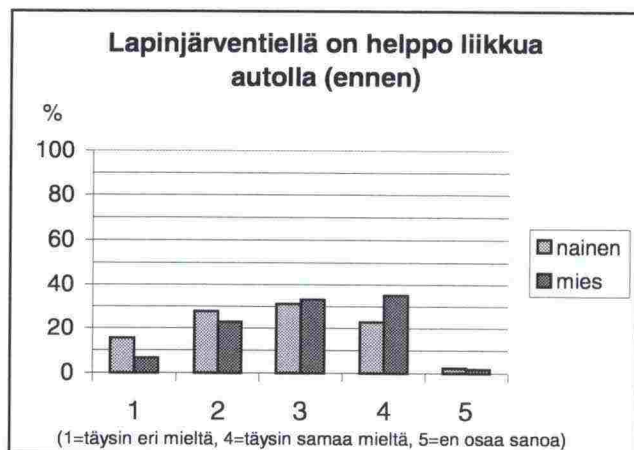
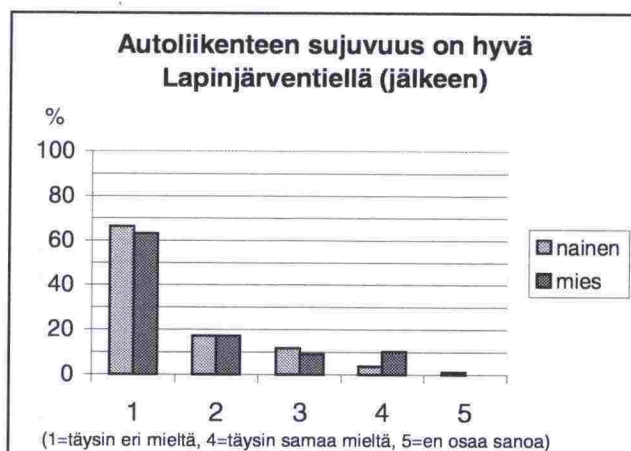
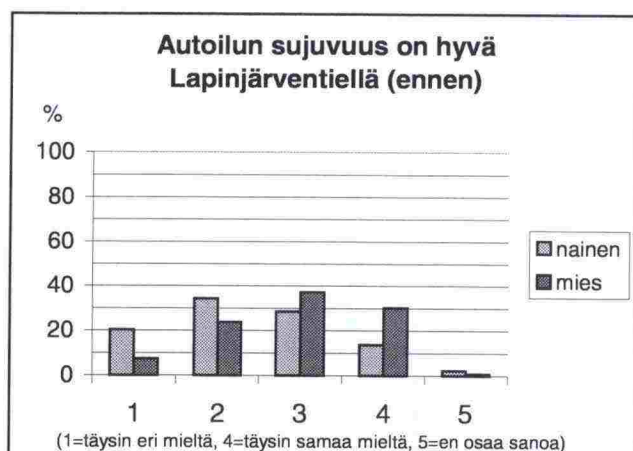
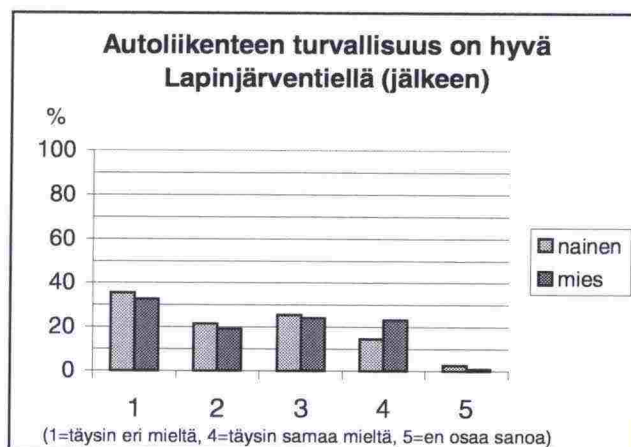
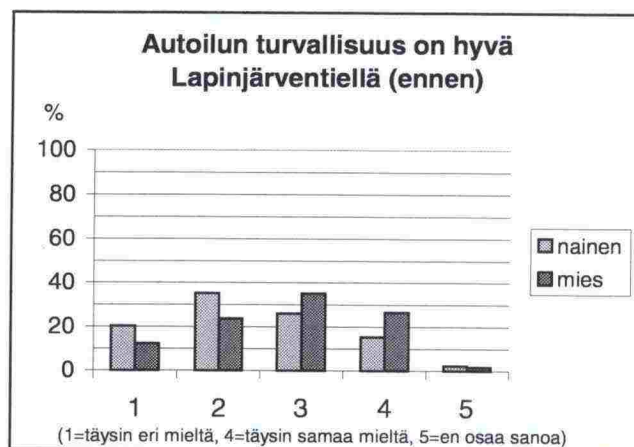
Onnettomuudet ja vaaratilanteet

Kysyttäessä oliko vastaaja tai joku hänen läheisensä joutunut onnettomuuteen tai vaara- tilanteeseen uusien tiejärjestelyjen valmistuttua kävi ilmi, että keskusaukiolla sijaitsevien pysä- köintipaikkojen luona on tapahtunut tai ollut vaa- rassa tapahtua onnettomuuksia. Pysäköin- tipaikoilta pois peruuttaminen koetaan vaikeaksi mm. huonon näkyvyyden vuoksi ja ahtaan tilan vuoksi.

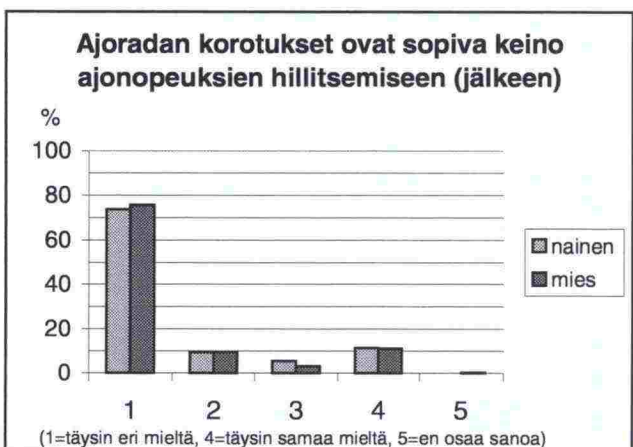
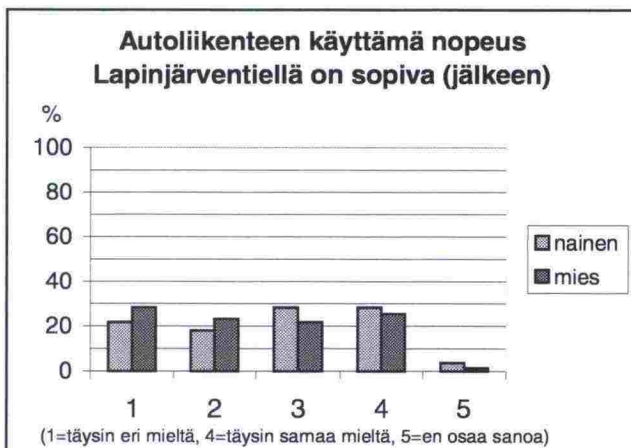
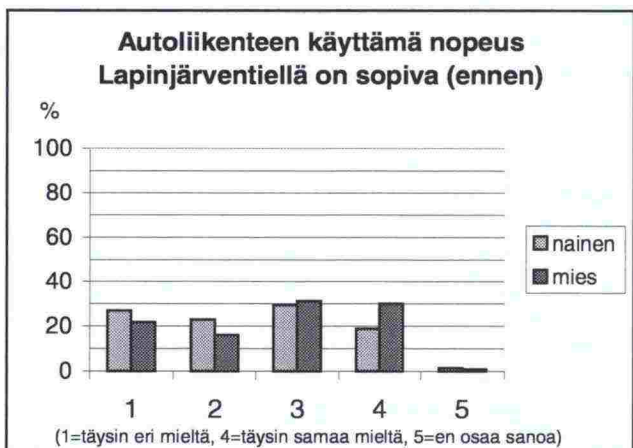
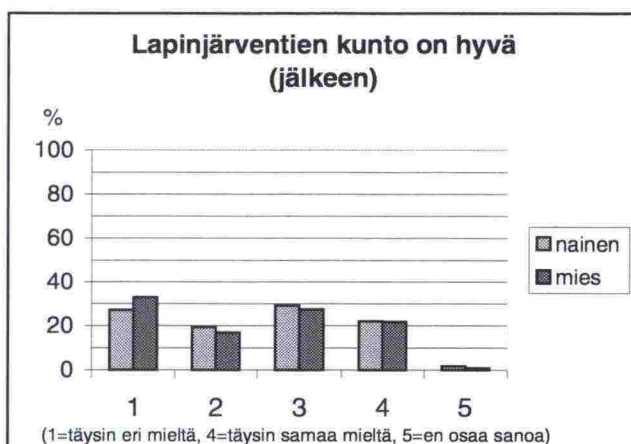
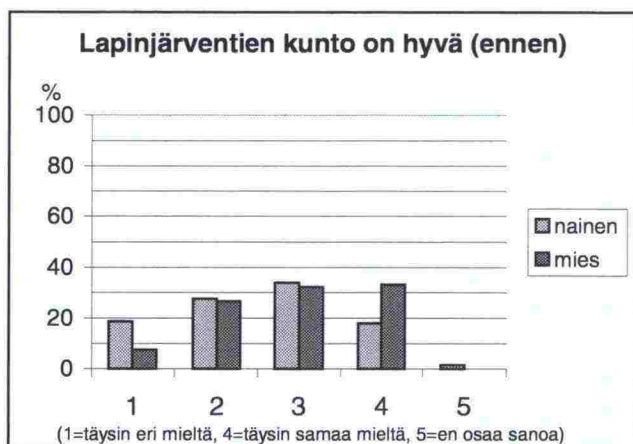
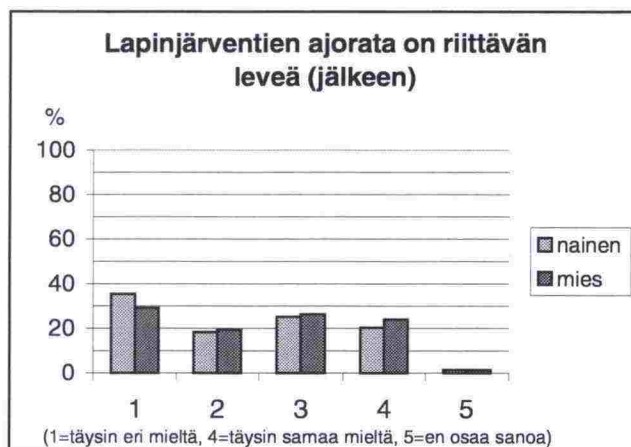
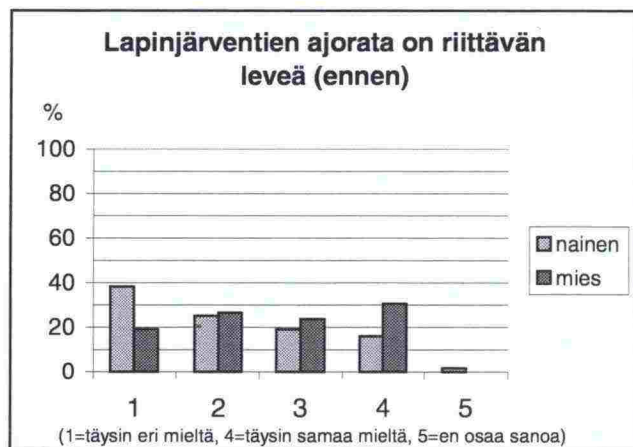
Vaaratilanteita oli sattunut myös tolppien, raunakivien ja töyssyjen vuoksi. Luettelo asukkai- den kertomista onnettomuus- tai vaaratilanteista on liitteessä 2/7-8.

Kiertoreitit

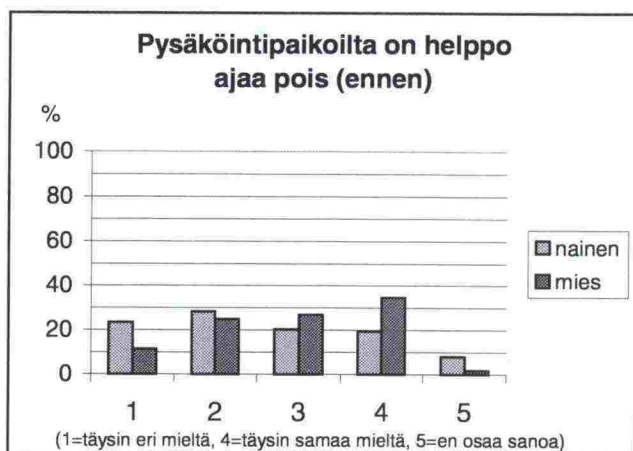
Liitteessä 2/9 on esitetty luettelo asukkaiden mai- nitsemista Lapinjärventien kierto- tai välttely- reiteistä.



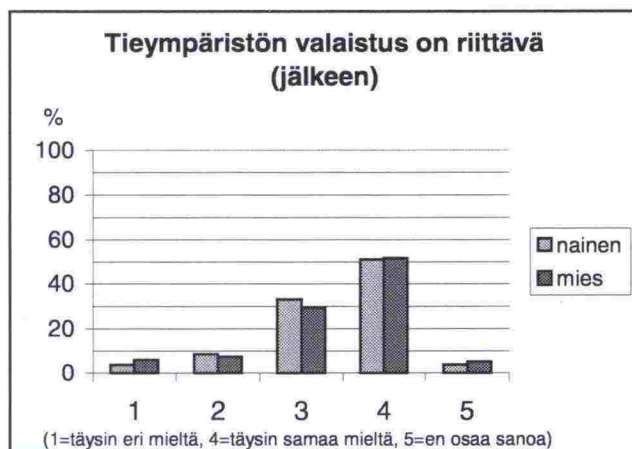
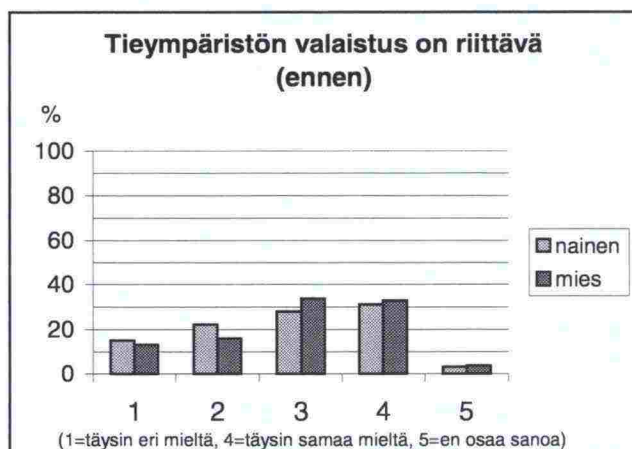
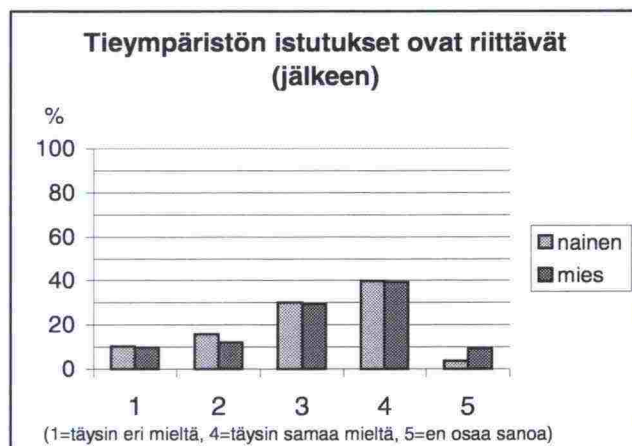
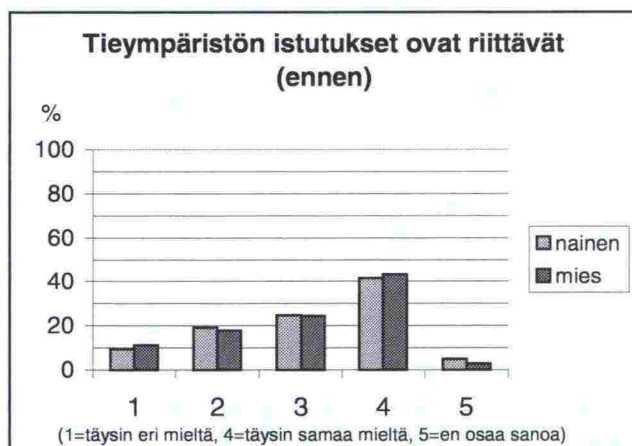
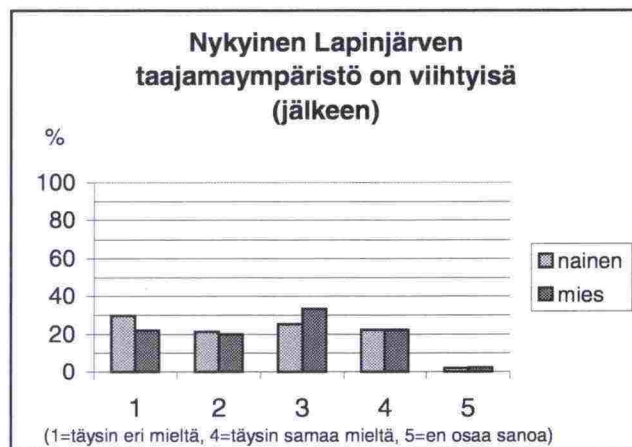
Kuva 9/6. Autoliikennettä koskevia mielipiteitä.



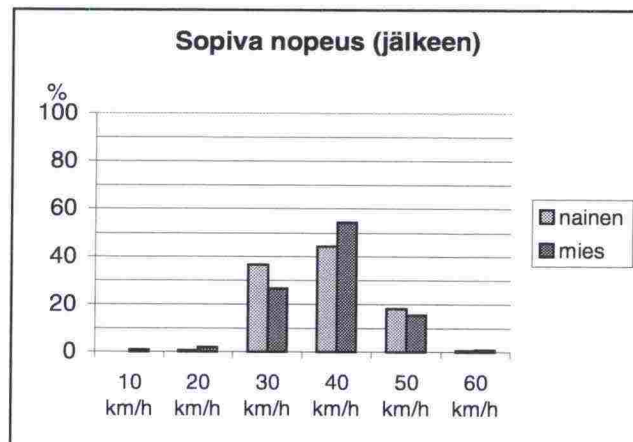
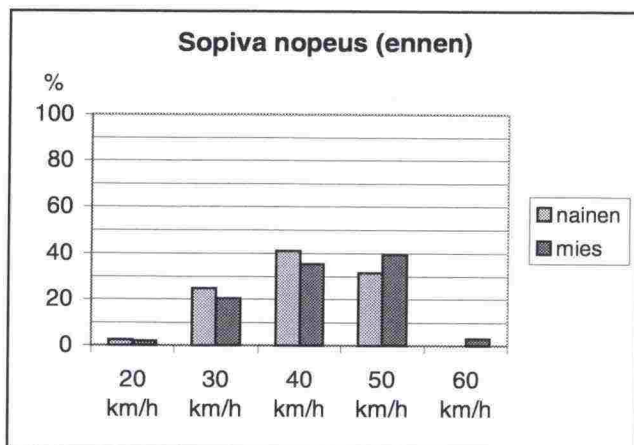
Kuva 9/7. Autoliikennettä koskevia mielipiteitä.



Kuva 9/8. Pysäköintiä koskevia mielipiteitä.



Kuva 9/9. Taajamaympäristöä koskevia mielipiteitä.



Kuva 9/10. Mielipiteet sopivasta nopeusrajoituksesta taajaman keskustassa.

9.2 Kunnossapito

Lapinjärventien kunnossapitäjälle lähetettiin Uudenmaan tiepiirin Porvoon tukikohtaan kunnossapitoa koskeva kyselylomake.

Kesäkunnossapito

Lapinjärventien kesäkunnossapitoon on kuulunut tien kevätharjaus, piennarnurmikoiden niitto ja liikennemerkkien kunnossapito sekä ennen tien saneerausta että sen jälkeen. Uusia tehtäviä saneerauksen jälkeen ovat päällysteen paikkaus ja pensas- ja puuistutusten hoito ja kastelu. Kesäkunnossapidon välineitä ovat keräävä traktoriharja, kevyt kuorma-auto ja pakettiauto. Harjaukseen ja niittoon sekä liikennemerkkien kunnossapitoon kului jokaiseen n. yksi työpäivä ennen tien saneerausta. Saneerauksen jälkeen kunnossapitäjä arvioi, että kustannukset ovat olleet vuonna 1999 alle 10.000 mk.

Talvikunnossapito

Talvella kunnossapitoon kuului aikaisemmin aurausviitoituksen teko, auraus, hiekoitus ja polanteen tasaus. Talvikunnossapidon välineinä käytettiin kuorma-autoa auraukseen ja hiekoitukseen ja tiehöylää polanteen tasaukseen. Aurausta tarvittiin talvikaudella 1997-98 noin 30 kertaa, hiekoitusta noin 15 kertaa ja polanne tasattiin 3 kertaa. Lumia ei jouduttu kuljettamaan taajaman ulkopuolelle.

Saneerauksen jälkeen talvikunnossapitoon kuuluvat auraus, liukkaudentorjunta ja liikennemerkkien pesu. Talvikunnossapito hoidetaan traktorilla, kuorma-autolla ja pakettiautolla. Lumia ei talven 1999 aikana jouduttu kuljettamaan taajaman ulkopuolelle. Talvikunnossapidon kustannuksiksi kunnossapitäjä antoi arvion yli 10.000 mk. Tielaitos käyttää hankalien kohtien kunnossapitoon kunnan auraus- ja hiekoitusurakoitsijaa. Höyläystä ei voida korotusten vuoksi käyttää ollenkaan.

Istutusten hoidosta vastaa Tielaitos vuoden 2000 loppuun asti ja sen jälkeen hoitovastuu siirtyy kunnalle. Kunta on jo avustanut kastelu- ja niittotöissä. Istutusten hoitokustannukset ovat olleet noin 5000 mk.

Kunnossapidon ongelmakohtia Lapinjärventiellä ovat hidasteet, pollarit, pysäköintitaskut ja jk+pp-tien kapeus hautausmaan aidan kohdalla.

Kunnossapitäjä arvelee, että korkeatasoisten materiaalien käyttöä tien saneerauksessa lisää todennäköisesti käyttöikä.

10 VALOKUVIEN DOKUMENTOINTI

Kuvauskohde

Kuvauskohteena oli Lapinjärventie (Pt 11935) Valtatie 6:n liittymästä Järvitielle, sama alue ja samat kuvakulmat kuin ennen-vaiheessa. Kuvi-en kokonaisuus on esitetty kuvassa 3/10. Tie-jaksojen kuvauksen yhteydessä esitetyt valoku-vat ovat osa kokonaiskuvamäärästä. Kuvia on otettu yhteensä 55 paikasta. Kuvat on esitetty aina pareittain vertailtuina.

Kuvausajankohta

Ennen-vaiheen kuvaukset tehtiin kahtena päivä-nä, 12.9.1997 klo 11-16.30 ja 1.10.1997 klo 10.30-13.30.

Jälkeen-vaihe kuvattiin myös kahtena päivänä: 22.10.1999 klo 11-17.30, päivä oli puolipilvinen, välillä aurinkoa. 12.11.1999 klo 9.30-13.30, koko kuvausaika oli tiheäasteinen.

Kuvausvälineet

Jälkeen-vaiheen kameroina käytettiin:

diat: Minolta 7000+ zoomobjektiivi 35-80mm (käytetty 35 mm), filminä Fujichrome Sensia II 200 ASA.

värinega: Nikon FM+objektiivi Nikkor 35 1:2.8 (perspektiivinkorjausobjektiivi, panoraamakuvissa liu'utus 8 mm molempiin suuntiin), filminä Kodak Kodacolor Gold 200 ASA

Kuvauspisteen korkeus maasta kuvatason keskel-le oli 148 cm.

Kuvakohtaiset tiedot ovat samat kuin ennen-vai-heessa.

LAPINJÄRVEN TIE- JA LIIKENNEJÄRJESTELYT; SEURANNAN ENNEN-OSA**UUDENMAAN TIEPIIRI****ESISUUNNITTELIJAT OY**

Lapinjärven keskustassa on suunnitteilla Lapinjärventien tie- ja liikennejärjestelyiden parantaminen turvallisemmaksi ja toimivammaksi taajamatieksi. Rakentaminen on suunniteltu aloitettavaksi vuonna 1998.

Lapinjärven keskustan liikennejärjestelyistä tehdään seurantatutkimus, jonka tavoitteena on selvittää tehtävien tiejärjestelyiden vaikutuksia mm. liikenneturvallisuuteen, liikennejärjestelyiden toimivuuteen sekä yleisesti taajaman keskustan viihtyisyyteen ja toimivuuteen. Tässä tutkimuksessa kartoitetaan nykyisten järjestelyiden hyviä ja huonoja puolia. Vastaava tutkimus tehdään uusien tie- ja liikennejärjestelyiden oltua vähintään vuoden käytössä. Kysymykset koskevat vain keskustan liikennejärjestelyjä.

Toivomme Teidän palauttavan lomakkeen pian, koska vain siten saamme mahdollisimman monen tienkäyttäjän mielipiteen tie- ja liikenneolosuhteista selville Lapinjärvellä. Palautuskuoren postimaksu on jo valmiiksi maksettu.

Pyydämme arvioimaan seuraavia väittämiä asteikolla 1-4 siten, että 1 = täysin ERI mieltä ja 4 = täysin SAMAA mieltä. Merkitkää rasti mielipidettänne vastaavaan ruutuun.

	1=täysin ERI mieltä	1	2	3	4	4=täysin SAMAA mieltä	5=en osaa sanoa
1 Jalankulun turvallisuus on hyvä Lapinjärventien suunnassa							
2 Jalankulun turvallisuus on Lapinjärventietä ylitettäessä							
3 Lapinjärventiellä on suojateitä on riittävästi							
4 Suojatiet sijaitsevat oikeilla paikoilla							
5 Pyöräilyn turvallisuus on hyvä Lapinjärventiellä							
6 Pyöräilyn turvallisuus on hyvä Lapinjärventietä ylitettäessä							
7 Mopoiulun turvallisuus on hyvä Lapinjärventiellä							
8 Jalankululle varattu alue on riittävä Lapinjärventiellä							
9 Pyöräilylle varattu alue on riittävä Lapinjärventiellä							
10 Keskustassa on riittävästi ulko-oleskelutiloja							
11 Autoliikenteen turvallisuus on hyvä Lapinjärventiellä							
12 Autoliikenteen sujuvuus on hyvä Lapinjärventiellä							
13 Lapinjärventiellä on helppo liikkua autolla							
14 Lapinjärventien ajorata on riittävän leveä							
15 Lapinjärventien kunto on hyvä							
16 Autoliikenteen käyttämä ajonopeus Lapinjärventiellä on sopiva							
17 Pysäköintipaikkoja on riittävästi Lapinjärven keskustassa							
18 Pysäköintipaikoille on helppo ajaa							
19 Pysäköintipaikoilta on helppo ajaa pois							
20 Nykyinen Lapinjärven taajamaympäristö on viihtyisä							
21 Tieympäristön istutukset ovat riittävät							
22 Tieympäristön valaistus on riittävä							

MUITA MIELIPITEITÄ

23 Autoliikenteestä Lapinjärventiellä

.....

.....

.....

24 Jalankulusta Lapinjärventiellä

.....

.....

.....

KÄÄNNÄ !

25 Pyöräilystä Lapinjärventiellä

.....

.....

.....

.....

26 Mopoilusta Lapinjärventiellä

.....

.....

.....

.....

27 Kunnossapidosta

.....

.....

.....

.....

.....

28 Oletteko Te tai joku läheisenne joutunut vaaratilanteeseen tai liikenneonnettomuuteen Lapinjärven keskustassa? Millainen tämä tilanne oli?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

29 Mikä on mielestänne sopiva autoliikenteen nopeusrajoitus taajaman keskustassa: km/t

merkitkää vain yksi nopeus!

VASTAAJAN TAUSTATIEDOT

30 Vastaaajan sukupuoli (rengasta oikea vaihtoehto)

1. nainen 2. mies

31 Vastaaajan ikä (rengasta oikea vaihtoehto)

1. alle 12 v. 2. 12-18 v 3. 19-25 v

4. 26-45 v 5. 46-65 v 6. yli 65 v

32 Vastaaajan asumismuoto

1. omakotitalo 2. rivitalo

3. kerrostalo

33 Liikun keskustassa useimmiten:

Merkitkää vain YKSI pääasiallinen liikkumismuoto!

kävelen
polkupyörällä
henkilöautolla
muulla
millä?

☐

☐

☐

☐

linja-autolla
pakettiautolla
kuorma-autolla

☐

☐

☐

.....

Pyydämme palauttamaan kyselylomakkeen oheisessa palautuskuoressa 15.11.1997 mennessä. Postimaksu on valmiiksi maksettu.

KIITÄMME VAIVANÄÖSTÄNNE !

LAPINJÄRVEN TIE- JA LIIKENNEJÄRJESTELYT; SEURANNAN JÄLKEEN-OSA

UUDENMAAN TIEPIIRI

ESISUUNNITTELIJAT OY

Pyydämme arvioimaan seuraavia väittämiä asteikolla 1-4 siten, että 1 = täysin ERI mieltä ja 4 = täysin SAMAA mieltä. Merkitkää rasti mielipidettänne vastaavaan ruutuun.

	1=täysin ERI mieltä	1	2	3	4	4=täysin SAMAA mieltä	5	5=en osaa sanoa
1 Jalankulun turvallisuus on hyvä Lapinjärventien suunnassa								
2 Jalankulun turvallisuus on Lapinjärventietä ylitettäessä								
3 Lapinjärventiellä on suojateitä on riittävästi								
4 Suojatiet sijaitsevat oikeilla paikoilla								
5 Pyöräilyn turvallisuus on hyvä Lapinjärventiellä								
6 Pyöräilyn turvallisuus on hyvä Lapinjärventietä ylitettäessä								
7 Mopoilun turvallisuus on hyvä Lapinjärventiellä								
8 Jalankululle varattu alue on riittävä Lapinjärventiellä								
9 Pyöräilylle varattu alue on riittävä Lapinjärventiellä								
10 Keskustassa on riittävästi ulko-oleskelutiloja								
11 Autoliikenteen turvallisuus on hyvä Lapinjärventiellä								
12 Autoliikenteen sujuvuus on hyvä Lapinjärventiellä								
13 Lapinjärventiellä on helppo liikkua autolla								
14 Lapinjärventien ajorata on riittävän leveä								
15 Lapinjärventien kunto on hyvä								
16 Autoliikenteen käyttämä ajonopeus Lapinjärventiellä on sopiva								
17 Pysäköintipaikkoja on riittävästi Lapinjärven keskustassa								
18 Pysäköintipaikoille on helppo ajaa								
19 Pysäköintipaikoilta on helppo ajaa pois								
20 Nykyinen Lapinjärven taajamaympäristö on viihtyisä								
21 Tieympäristön istutukset ovat riittävät								
22 Tieympäristön valaistus on riittävä								
23 Ajoradan korotukset ovat sopiva keino ajonopeuksien hillitsemiseen								

Miten uudet järjestelyt ovat muuttaneet liikkumista Lapinjärven keskustassa?

24 Autoliikenteen suhteen

.....

.....

.....

.....

25 Jalankulun suhteen

.....

.....

.....

.....

26 Pyöräilyn suhteen

.....

.....

.....

.....

27 Mopoilun suhteen

.....

.....

KÄÄNNÄ !

28 Kunnossapidon suhteen

.....

.....

.....

.....

29 Onko liikenne käsityksenne mukaan siirtynyt käyttämään muita reittejä kuin Lapinjärventietä? Kyllä ☐ Ei ☐

30 Jos vastasitte edelliseen kysymykseen kyllä, niin mitä reittejä?

.....

.....

.....

31 Oletteko Te tai joku läheisenne joutunut vaaratilanteeseen tai liikenneonnettomuuteen Lapinjärven keskustassa uusien järjestelyjen valmistuttua? Millainen tämä tilanne oli?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

merkitkää vain yksi nopeus!

32 Mikä on mielestänne sopiva autoliikenteen nopeusrajoitus taajaman keskustassa: km/t

VASTAAJAN TAUSTATIEDOT

33 Vastaajan sukupuoli (rengasta oikea vaihtoehto)

1. nainen 2. mies

34 Vastaajan ikä (rengasta oikea vaihtoehto)

1. alle 12 v. 2. 12-18 v 3. 19-25 v

4. 26-45 v 5. 46-65 v 6. yli 65 v

35 Vastaajan asumismuoto

1. omakotitalo 2. rivitalo

3. kerrostalo

36 Liikun keskustassa useimmiten:

Merkitkää vain YKSI pääasiallinen liikkumismuoto!

kävelen
polkupyörällä
henkilöautolla
muulla
millä?

☐

☐

☐

☐

linja-autolla
pakettiautolla
kuorma-autolla

☐

☐

☐

**Pyydämme palauttamaan kyselylomakkeen oheisessa palautuskuoressa 3.12.1999 mennessä.
Postimaksu on valmiiksi maksettu.**

KIITÄMME VAIVANÄÖSTÄNNE !

Miten uudet järjestelyt ovat muuttaneet liikkumista Lapinjärven keskustassa? Jalankulun suhteen

Turvallisuus, hyvä /huono/vaarallinen (adjektiivit)

- 81 Turvallisuus lisääntynyt
- 58 Hyvä
- 13 Suhtkoht hyvä
- 7 Ei paljoakaan eroa vanhaan
- 4 Vaarallista sivuteillä
- 2 Vaarallinen
- 1 Huono

Tolpat, reunakivet

- 13 Tolpat vaarallisia
- 9 Korkeat ja terävät reunakivet vaarallisia ja vaikeuttavat liikkumista
- 5 Vanhukset eivät pysty rollaattoreillaan käyttämään jk+pp-tietä korkeiden reunakivien vuoksi
- 4 Keskustassa jalankulku vaivalloista (mm. tolpat)
- 2 "Rampit" (reunakiviviisteet) huonot erityisesti potkurilla
- 2 Jalka on juuttunut "katuojaan", jolloin kengät putoavat jalasta
- 1 Tolpat värikkäämmiksi - suojatiet erottuisivat paremmin
- 1 Korotusten vuoksi polkupyöräilijät ajavat jk-tiellä
- 1 Vanhukset kompastelevat epätasaisiin kiviin
- 1 Tolpat ja reunakivet aivan turhia näin pieneen kirkonkylään

Suojateistä

- 8 Suojatiet väärissä paikoissa
- 4 Ei käytetä suojateitä
- 2 Suojatiet selkeämmin näkyviin

Pysäköintipaikoista

- 5 P-paikoilta peruuttavat autot vaarallisia
- 4 Keskustassa joutuu puikkelehtimaan pysäköityjen autojen välissä
- 2 Autot parkkeeraa jk-tielle
- 1 Parkkipaikkojen huonon suunnittelun vuoksi on hengenvaarallista ylittää Lapinjärventietä

Kunnossapidosta

- 3 Talvikunnossapidon huonouden takia käytän edelleen ajorataa
- 2 Talvisin huono kunnossapito
- 2 Hiekoitus huonoa
- 1 Liukkailla jk+pp-teillä ongelmia

Muita mielipiteitä

- 3 Kapea jalkakäytävä - pitää varoa polkupyöriä
- 2 Ei käytetä jk:lle varattuja väyliä
- 2 Keskustassa ei oikein tiedä, missä jalankulkijan pitäisi kulkea
- 1 Lisännyt jalankulkua
- 1 On alettu käyttää jk-tietä
- 1 Kävelen edelleen mieluummin tienvartta
- 1 Jalkakäytävät reunakivineen ovat aivan tarpeettomia
- 1 Jk+pp-tie väärällä puolella tietä
- 1 Jk:lla on tilaa
- 1 Jk+pp-tie loppuu liian aikaisin Pukaron suuntaan mentäessä

**Miten uudet järjestelyt ovat muuttaneet liikkumista Lapinjärven keskustassa?
Pyöräilyn suhteen**

Hyvä, parantunut, vaarallinen (adjektiivit)

- 62 Hyvä
- 20 Turvallisempi
- 12 Huono
- 11 Suhtkoht hyvä
 - 5 Vaarallinen, etenkin pimeässä
 - 3 Hankalaa keskustassa
 - 2 Huonontunut töyssyjen vuoksi
 - 2 Tilanne huonontunut kaavateillä
 - 1 Hidasteet vaarallisia
 - 1 Huono valaistus
 - 1 Ei muutoksia
 - 1 Tullut jopa hengenvaaralliseksi
 - 1 Pappilan kohdan pyörätie vaarallinen, koska autot käyttävät sitä välttääkseen töyssyä

Tolpista, reunakivistä

- 31 Pollarit vaarallisia
- 18 Jk:n reunakivet hankalia pp:llä
- 17 Reunakivet liian korkeat ja terävät
- 14 Kiveyksillä ja ojanteet vaarallista pyöräillä
 - 8 Kiveyksen raot liian suuria - pyörä jää jumiin
 - 7 Mitä tekevät kivet asfaltissa pyörätiellä esim. kioskin ja kunnantalon edessä?
 - 6 Mukulakiveys hankala (esim. Kunnantalon kohta)
 - 2 Pollarit värikkäämmiksi
 - 1 Vanhemmat pyöräilijät kaatuvat teräviin kivetyksiin
 - 4 Reunakivet niin terävät, että monet pyöräilijät käyttävät ajorataa

Pysäköinnistä

- 9 Ei voi käyttää pp-tietä keskustassa kun autot pysäköi miten sattuu
- 2 Lapinjärventien ylitys vaarallista pysäköivien autojen takia
- 1 K-Lantbrukin edessä autot pysäköivät niin lähelle seinää, ettei pyörällä mahdu ohi

Kunnossapidosta

- 3 Talvikunnossapito huono
- 2 Talvikunnossapidon huonouden takia käytän edelleen ajorataa
- 1 Liukkaus haittaa

Muita mielipiteitä

- 5 Ei käytetä pp:lle varattuja väyliä
- 5 Kapea ajoväylä - pitää varoa jalankulkijoita
- 2 Pyöräilijät käyttävät sivuteitä
- 1 Jk+pp-tie väärällä puolella tietä

**Miten uudet järjestelyt ovat muuttaneet liikkumista Lapinjärven keskustassa?
Mopoilun suhteen**

Hyvä, huono, ei muuosta (adjektiivit)

- 15 Hyvä
- 5 Vaarallinen
- 5 Huono
- 5 Ei mitenkään
- 4 Turvallisempi
- 1 Kohtuullinen
- 1 Varmaan vaivalloista, kun vettä kertyy tielle paljon

Tolpista, töyssyistä, reunakivistä

- 8 Pollarit vaarallisia
- 6 "Hyppyyrit" innostavat mopoilijoita hyppäämään vielä pidemmälle
- 2 Liukkaat korokkeet vaarallisia
- 2 Korkeat reunakivet vaarallisia
- 1 Pollarit värikkäämmiksi
- 1 Hankala reunakivien takia
- 1 Töyssyt vaikeuttavat
- 1 Tolpat vaarallisia

Muuta

- 9 Ahdas (kapea ajorata - jää vähän tilaa)
- 2 Mopot käyttävät sivuteitä, jossa vaarallista
- 1 Mopoilijat ajavat milloin missäkin
- 1 Mopoille selvät merkit missä pitää ajaa
- 1 Autoja pysäköity mihin sattuu eli vaikeuttaa liikkumista
- 1 Mopot ei käytä niille tarkoitettua tietä
- 1 Epätasainen ajonopeus aiheuttaa vaaraa
- 1 Käyttävät ajorataa

**Miten uudet järjestelyt ovat muuttaneet liikkumista Lapinjärven keskustassa?
Autoliikenteen suhteen**

Hidasteet, korokkeet, töyssyt

- 77 Korokkeet, töyssyt liian korkeat
- 47 Hidasteita liikaa
- 45 Korokkeet hankalia, häiritseviä ja autoille vahingollisia
- 29 Autoilijat käyttävät pikkuteitä välttääkseen töyssyt
- 19 Hidasteet (töyssyt) pois!
 - 5 Töyssyt raivostuttavat joka kerta niistä ajaessa
 - 4 Töyssyjä loivennettava
 - 4 Töyssyt haitta raskaalle liikenteelle
 - 2 Hidasteet vaikeuttavat hälytysajoneuvoja
 - 2 Tulee meluhaittaa, kun raskaat ajoneuvot joutuvat jarruttamaan töyssyjen kohdalla
 - 2 Töyssyt ovat välttämättömiä nopeuksien rajoittamiseksi, voisivat olla vielä korkeampia (vrt. Helsinki, ulkomaat)
 - 1 Töyssyjen välissä ajetaan tahallaan 60-80 km/h
 - 1 Korotukset hyvä asia, mutta väärin tehty
 - 1 Ei niin pieneen kylään kuin Lapinjärvi tarvitse töyssyjä
 - 1 Koulun kohdalla töyssy OK ja muutama keskustassa (yksi kirkon yksi Osuuspankin kohdalla) riittäisi
 - 1 Hidasteet turhan massiivisia

Tolpat, hevospuomit

- 27 Tolpat pois keskustasta
 - 7 Tolpat hankaloittavat liikkumista
 - 2 "Hevospuomit" pois pankin edestä
 - 2 Pollarit saisivat olla värikkäämmät
 - 2 Tolppia liikaa
 - 2 "Hevospuomit" ihmetyttävät

P-paikoista

- 53 P-paikoilta peruuttaminen vaikeaa, joutuu pysäyttämään koko liikenteen
- 29 P-paikkojen rajaaminen tolilla huono
- 14 P-paikalle ajo vaikeaa
- 13 P-paikat huonoja keskustassa
- 10 Parkkitila hävinnyt jonnekin, pysäköintipaikkoja liian vähän
 - 7 P-ruudut liian pieniä
 - 4 Suuret autot joutuvat pysäköimään ajoradalle
 - 2 Autoja pysäköidään jalkakäytävälle ja suojateille
 - 2 Pitäisi olla vinopysäköinti
 - 1 Pysäköinti parantunut
 - 1 Kirkon p-paikka pienentynyt entisestään
 - 1 Autoja pysäköidään kauppojen eteen ei p-paikoille

Huono, huonompi, liikenne vaikeutunut, ei muutosta, liikenne rauhoittunut, hyvä

- 61 Huonompaan suuntaan, vaikeutunut
- 30 Ajonopeus hidastunut (hyvä) tai rauhoittunut
- 24 Liikenne muuttunut tempoilevammaksi
 - 2 Keskusta autioitunut - liikenne vähentynyt
 - 2 Ajorata liian kapea, parempi kuitenkin kuin ennen
 - 1 Yleensä positiivinen uudistus
 - 1 Vaarallisempi kuin ennen
 - 1 Ei riittävästi
 - 1 Hyvä
 - 1 Ei muutosta

Muita asioita

- 30 Liikenne siirtynyt sivuteille
- 9 Autoilijat ovat alkaneet käyttää Loviisan, Porvoon, Elimäen ja Kouvolan palveluita
- 3 Ahtaus lisääntynyt
- 3 Sumpu, kaaos ruuhka-aikoina
- 2 Nopeusrajoitus 30 km/h aivan liian korkea tälle tielle, voi ajaa korkeintaan 8-10 km/h
- 2 Ei voi ajaa normaalisti kuten muualla Itä-Uudellamaalla
- 2 Nopeusrajoitukset vain liikennemerkeillä
- 1 Nopeudet ei välttämättä pudonneet
- 1 Tilaa yhtä vähän kuin ennenkin
- 1 Puuistutukset väärissä paikoissa
- 1 Turvallisempi
- 1 Alkupäässä vauhti kiihtynyt
- 1 Tien suunnittelijatpöllöpäitä, verorahojen väärinkäyttöä!
- 1 Huonoin Suomessa
- 1 Autoliikenne tehty käytännöllisesti katsoen mahdottomaksi täysin älyvapaalla liikenne- ja pysäköintijärjestelyillä
- 1 Terävät reunakivet vaarallisia
- 1 Auraus vaivalloista
- 1 Kaupoissa on vaikea asioida
- 1 Nopeusrajoitukset selvemmiksi esim. tien yläpuolisilla kylteillä ja töyssyt pois
- 1 Autoilijavihamielinen
- 1 Kaunis, vanha ja käytännöllinen kirkonkylä on pilattu järjestelyillä

**Miten uudet järjestelyt ovat muuttaneet liikkumista Lapinjärven keskustassa?
Kunnossapidon suhteen**

Hyvä, huono, vaikeaa (adjektiivit)

- 32 Talvikunnossapito hankalaa
- 24 Vaikeutunut
- 19 Hoidetaan hyvin
- 13 Erittäin huono
- 11 Talvella todella huono
- 6 Ei riittävää
- 4 Melko hyvä
- 3 Ei mitenkään
- 2 Olosuhteisiin nähden hyvä

Tolpista, töyssyistä

- 74 Pollarit ja töyssyt hankaloittavat varmasti kunnossapitoa
- 11 Töyssyjen kohdat vaikea hoitaa talvella
- 2 Häiritsevät tolpat pois
- 1 Töyssyt pois
- 1 Jää ja lumi kerääntyvät töyssyjen kohdille, mikä itse asiassa parantaa ajettavuutta!
- 1 Onko tarkoitus, että tolppien luona hiekoitetaan etukäteen?

Jk+pp-teiden kunnossapidosta

- 12 Jalkakäytävän voisi puhdistaa paremmin
- 3 Märät lehdet tekevät jk+pp-tiet liukkaiksi
- 3 Kunnossapidon vaikeuksien vuoksi jalankulkijat ja pyöräilijät käyttävät ajorataa
- 3 Ajorata OK, mutta jk+pp-tiet huonosti hoidettuja
- 1 Talvella pitäisi jättää toinen tiensivu hiekoittamatt (kelkkaa varten)
- 1 Jalkakäytävä pitäisi hiekottaa paremmin

Pysäköintipaikkojen kunnossapidosta

- 4 Keskustan lumet ei mahdu minnekään, pysäköinti vaikeutuu entisestään
- 1 Hautausmaan p-paikka vaikea pitää lumesta puhtaana

Sympatioita kunnossapitäjille

- 6 Kalliiksi tulee auraus
- 3 Sääliksi käy auraajat
- 1 Vaikeutuu, mutta ei mahdotonta
- 1 Keskusta vaikea pitää puhtaana lumesta
- 1 Talvikunnossapitoon oikea kalusto!

Muita mielipiteitä

- 7 Syksyllä keskustassa suuria lammikoita (jotka talvella jäätyy - liukasta)
- 4 Auraus ja hiekoitus kangertelee
- 3 Kesällä istutukset saisi olla paremmin hoidettu
- 2 Liikaa suolaa
- 1 Talvella liian korkeita lumikertymiä
- 1 Lumivallit pysäkillä
- 1 Roskat pois

Oletteko Te tai joku läheisenne joutunut vaaratilanteeseen tai liikenneonnettomuuteen Lapin-järven keskustassa uusien järjestelyjen valmistuttua? Millainen tämä tilanne oli?

Pysäköinnin vuoksi

1. Kyllä, monta vaaratilannetta pysäköinnistä pois peruuttaessa Meritan ja Salen edessä. Näkyvyys on huono, jos esim. pakettiauto on pysäköinyt viereen. (67 mielipidettä).
2. Klo 16-17 keskusaukiolla aina vaaratilanteita.
3. Kunnantalon edestä pysäköinnistä peruuttaessani.

Tolppien vuoksi

4. Joku on ajellut polkupyörällä niitä pylväitä päin.
5. En ole, paitsi kerran meinasin pyörällä törmätä harmaaseen puutolppaan.
6. Ainakin kahden pyöräilijän tiedän ajaneen päin niitä mitä lie parrunpätkiä.
7. Pari tuttua kolaroinut pyörällä tolppiin.
8. Polkupyörällä oli tosi lähellä etten ajanut päin tolppaa, maastoutuu tien väriin liian hyvin! Eräs tuttava ajoi päin tolppaa pyörällä ja loukkasi jalkansa sekä pyörä remonttiin.
9. Moni pyöräilevä lapsi naarmuttanut itseään pylväissä ja pikkuteillä ollut monia "läheltä piti" tilanteita.
10. Pyörällä on ajettu puutolppia päin hämärässä ihan keskustassa, sairaala reissu!
11. On joutunut, törmännyt pyörällä pimeässä parkkitolppaan.
12. Sopisi käydä katsomassa moneenko paaluun on törmäilty, voitte varmasti kuvitella minkälainen jälki on autossa. Itse olen nähnyt kaksi tapausta. Ja joka kerta on kiroiltu rankasti. Tieliikennelakikin kehottaa poistamaan esteitä. Ei asettamaan niitä.
13. Tolppiin on vaarassa törmätä pimeässä (5 mielipidettä) ja muutenkin (11 mielipidettä)
14. Pyöräilijä loukkaantui kun ajoi päin tolppaa pimeässä.
15. Kyllä. Törmännyt kerran autolla harmaaseen pylvääseen, niitä ei näe, lyönyt kerran käteni sellaiseen ja hankala peruuttaminen pankin edessä kun, mitään ei näe, oli päätyä rekan alle. Yksi auto oli peruuttaa päälleni pankin edessä. En tosiaankaan halua enää asioida Lapinjärvellä.
16. Pyöräilijöitä on törmännyt puisiin tolppaesteisiin.
17. Pyöräillessä kun katsoin sivuun ajoin tolpan liukkaiden kelien tultua. Varsinkin korotuksien kohdalla kun henkilöauton takana on jokin raskas ajoneuvo joka ei pysty hidastamaan vauhtia niin nopeasti kuin henkilöauto joka ei halua ajaa korotukseen niin että iskunvaimentimista lentää nesteet pihalle.
33. Kyllä eräänä iltana tulin siinä puoli viiden maissa polkupyörällä pyörätietä keskustasta alas, käännyin autotielle, autoja ei tullut kummastakaan suunnasta. Sen sijaan pyöräilijä tuli alas Vasarakylän mäeltä. Olin juuri pääsemässä tielle kun oli lähellä törmäys. Ohjasin äkkiä vasemmalle ja tämä pyöräilijä puolestaan vasemmalle, hän oli menossa keskustaan. Minulla oli kyllä valot päällä, mutta ei tainnut olla läheltä piti törmääjällä.
34. Vasaran kylästä päin tullessani edellä ajava auto pysähtyi ensimmäisen korokkeen (mielettömän) eteen ja näin liukkaalle se aiheutti melkein peräänajon.
35. Korokkeiden liukkaus on tuonut vaaratilanteita useita.
36. Henkilövahinkoja ei ole sattunut, mutta ajoradan korotusten vuoksi pakettiautossa kuljetettavat tavarat särkyneet.
37. Kyllä suurin osa melkein peräänajoja, kun edellä jarrutetaan niitä pomppuja...
38. Pakoputki ja äänenvaimennin menivät rikki töyssyssä.
39. Korotukset liian korkeita, etenkin ulkopuolisille, vahinkoja syntyy.
40. Ajettuani traktorilla korkeinta mahdollista nopeutta, 35 km/h, jouduin korjaamaan traktorin ohjauksen töyssyjen vuoksi.
41. Busseissa, paloautoissa ja ambulansseissa tavarat ja ihmiset lentävät paikoiltaan ympäriinsä.
42. Ajoin pyörällä kumoon Norrbyn viimeisessä töyssyssä.
43. Hyvin kaunis kirkonkylä on pilattu töyssyillä.

Muita syitä

44. Liikenteen siirtyminen kapeille pikkuteille voi aiheuttaa vaaratilanteita (mm. lapset, vanhukset vaarassa) (4 mp).
45. Yksi lapsista jäi melkein auton alle Pappilantien ja jalankulkutien risteyksessä kun auto ajoi ulos sieltä ihan pyörän edestä.
46. Viime keväänä jouduin liikenneonnettomuuteen juuri Männistöntien ja Lukkarinpolun risteyksessä. Kyläläinen ei huomannut saapuneensa neljän tien risteykseen ja tasa-arvoisessa risteyksessä rysähti. Vasta peluri tuli vasemmalta. Keskustassa ajoin pyörällä puutolppaan, joita on ajoradan laidassa, kaikeksi onneksi sain vain pieniä ruhjeita sormiin!
47. Kyllä on. Pyöräilijä ajoi nurin kun auto tuli poikki pyörätietä eikä nähnyt pyöräilijää kun tuli alamäkeen alas reippaalla vauhdilla.
48. Päälle ajo pysäköintiruutujen huonosta merkinnästä. Sattui peltikolari.
49. Autoilija tullut kolmion takaa suoraan pyörätielle pysähtymättä, kylkimurtumia ja muita ruhjeita.
50. Rantatieltä Lapinjärventielle kevyenliikenteen tie ylittää Rantatien samassa tasossa. Polkupyöräilijä ja auto törmäsivät toisiinsa. Onnettomuuden jälkeen ilmestyi Rantatielle liikennemerkki, kärkekolmio. (kevytliikennettä väistettävä) (3 mielipidettä)
51. Kyllä olen!
52. Olin ajaa erään rullaattoria käyttävän vanhuksen päälle, kun hän kulki ajoradalla.
53. Ei onnettomuuteen, mutta läheltä piti tilanteita on paljon.
54. Kaikkia pikku vaaroja on ollut
55. Pappilanmäessä monta vaaratilannetta.
56. P-paikat ovat liian ahtaita (3 mielipidettä)
57. Tietyissä kohdissa pyörätie on niin kapea, että on vaikeuksia jos toinen pyöräilijä tulee vastaan.
58. Tuttava kaatui pyörällään Sibelius-puiston kohdalla, siinä on huono valaistus.

**Onko liikenne käsityksenne mukaan siirtynyt käyttämään muita reittejä kuin Lapinjärventietä?
Mitä reittejä?**

- 121 Pieniä sivuteitä
- 54 Vanhainkoti - leipomo - vt 6
- 39 Koulutie
- 37 Kuutostietä
- 33 Leipomon ohi menevä tie
- 32 Männistötie
- 25 Yrjöntie
- 8 Pois koko keskustasta
- 6 Lukkarinpolku
- 3 Keskustassa ajoa vältetään töyssyjen ja paikoituksen vuoksi
- 3 Lindkoski - Elimäki, Lindkoski - Loviisa
- 2 Kaikkia muita paitsi Lapinjärventietä
- 2 Vanhustentalojen ohi menevät tiet
- 2 Yrjöntie - Männistötie - Mäkikuja - Koulutie - Männistötie - Koulutie
- 2 Vt 6 - linja-autoasema - keskusta
- 1 "metsäteitä"
- 1 Elimäki, Liljendal, Kimonkylä, Artjärvi
- 1 Autoilijat ajavat jopa jk+pp-tietä Salen ja Mosagrändenin lähellä
- 1 Etenkin taksit ja muut jatkuvasti ajavat , välttävät päätein käyttämistä
- 1 Norrbyn kautta